

ZAŁĄCZNIK „K” DO MKS FIA

2010



Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

ZAŁĄCZNIK K DO MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU SPORTOWEGO FIA

PRZEPISY TECHNICZNE DLA SAMOCHODÓW BIORĄCYCH UDZIAŁ W MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODACH HISTORYCZNYCH

1. ZASADY I SKRÓTY

1.1 FIA stworzyła przepisy Załącznika K, żeby samochody historyczne mogły być używane w zawodach, według przepisów zachowujących specyfikacje ich okresu i niemożliwiających modyfikacje osiągnięć i zachowań wynikających z zastosowania współczesnej technologii. Zawody historyczne nie są kolejną formą zdobywania trofeów, jest to odrębna dyscyplina, której niezbędnym składnikiem jest głębokie przywiązanie do samochodów i ich historii. Historyczny sport samochodowy umożliwia aktywne świętowanie historii motoryzacji.

1.2 Załącznik K ma zastosowanie w samochodach, które są oryginalnymi samochodami wyczynowymi lub zbudowanymi w takiej samej specyfikacji jak modele z międzynarodową historią startową zgodną z międzynarodowymi przepisami z danego okresu.

Jedynymi dozwolonymi zmianami w stosunku do specyfikacji z danego okresu są zmiany dopuszczone przez Załącznik K.

Samochody bez międzynarodowej historii startowej, ale posiadające historię startową w zawodach mistrzostw krajowych lub innych znaczących zawodach krajowych o równoważnym statusie mogą być dopuszczone.

Jeżeli jakiś model nie uczestniczył w danym okresie w zawodach międzynarodowych, Historyczne Paszporty Techniczne (HPT) odpowiednich samochodów muszą być przedstawione Komisji Historycznego Sportu Samochodowego (KHSS) wraz z dowodem pochodzących z zainteresowanego ASN, że dany model posiada historię startową w ważnych zawodach krajowych.

1.3 Niniejszy Załącznik K musi być przestrzegany we wszystkich międzynarodowych zawodach samochodów historycznych, a w pozostałych zawodach historycznych jest stanowczo zalecany.

1.4 Światowa Rada Sportu Samochodowego FIA w pełni poparła wprowadzenie w życie zasady mającej na celu umożliwienie zawodnikom i samochodom konkurowanie w samochodowym sporcie historycznym na całym świecie z przestrzeganiem wspólnych norm i przepisów.

1.5 Więcej informacji można znaleźć na stronie internetowej FIA www.fia.com

1.6 Skróty

polski	angielski	francuski	pełna nazwa
HPT	PHT	PTH	Historyczny Paszport Techniczny
PZHS	PZHS	LPVRH	Przepustka Zdolności Historycznej Samochodu
KHSS	HMSC	CSAH	Komisja Historycznego Sportu Samochodowego FIA
BDSH	HCD	BVDH	Baza Danych Samochodów Historycznych FIA
CD	HC	HC	Certyfikat Dziedzictwa
Homologacja			Karty homologacyjne lub karty uznania zatwierdzone przez FIA

2 PRZEPISY OGÓLNE I DEFINICJE

2.1 Przepisy Ogólne

2.1.1 Zawody międzynarodowe były zarządzane przez Komisję Sportową ACF od 1906 do 1921 roku i przez FIA (noszącą nazwę AIACR do 1947) od 1922 roku aż do dziś. Załącznik C dla dwumiejscowych samochodów wyścigowych został wprowadzony w 1950 roku stając się w 1966 częścią Załącznika J. Załącznik J został wprowadzony dla samochodów turystycznych i wielkiej turystyki (GT) w 1954 roku. Załącznik K wymaga od wyczynowych samochodów historycznych, aby były zachowane w kształcie, w jakim startowały, zgodnie z tymi przepisami, prócz modyfikacji koniecznych ze względów bezpieczeństwa.

2.1.2 Samochody są klasyfikowane zgodnie z ich typem, okresem (Artykuł 3) oraz, dla ułatwienia definicji, zgodnie z Grupą Międzynarodową, w której pierwotnie startowały (zgodnie z Załącznikiem 1).

2.1.3 Organizatorzy zawodów mają prawo połączyć te grupy w zawodach według własnego uznania, ale nie mogą łączyć samochodów z zakrytymi i odkrytymi kołami, chyba że specyfikacja danego okresu na to pozwala.

2.1.4 Jeśli określony samochód bazuje na modelu homologowanym, jego okres kwalifikacyjny musi być zgodny z datą ważności części karty homologacyjnej odnoszącej się do tego samochodu (karta homologacyjna i rozszerzenia).

W szczególności, klasyfikacja okresu musi uwzględniać ewentualność, że w określonym dniu model tych samochodów mógł być przeniesiony z jednej grupy homologacyjnej do drugiej.

2.1.5 Okres i rozszerzenia karty homologacyjnej, które muszą być uwzględnione są wymienione w HPT wydanym dla określonego samochodu.

2.1.6 Samochód nie może brać udziału w zawodach FIA podlegających przepisom Załącznika K ze specyfikacją okresu różną od tej, w której jest zaklasyfikowany.

2.1.7 Raz zaklasyfikowane, samochody mogą zmienić klasę tylko za zgodą KHSS.

2.1.8 Właściciele samochodów zgodnych z okresem Z zachęca się do ubiegania się o karty FIA.

2.1.9 Reklama na samochodach

2.1.9.1 Reklama może znajdować się maksymalnie w 2 miejscach o wymiarach 50 cm x 14 cm, znajdujących się odpowiednio powyżej lub poniżej maksimum czterech numerów startowych. W przypadku, gdy nie byłoby wystarczająco dużo miejsca na umieszczenie dozwolonej reklamy powyżej lub poniżej numeru startowego, reklama może być umieszczona obok numeru startowego jednak bez zachodzenia na tło numeru. Jedno z dwóch miejsc sąsiadujących z numerem startowym może być zarezerwowane na reklamę organizatora, bez możliwości jej odrzucenia przez zawodnika.

2.1.9.2 Reklama na samochodach wyścigowych jednomiejscowych i dwumiejscowych począwszy od Okresu G:

Polu o maksymalnej powierzchni 700 cm² każde, 1 z przodu i 1 na każdym boku mogą być zarezerwowane na reklamę organizatora, bez możliwości jej odrzucenia przez zawodnika.

Ponadto, 2100 cm² dodatkowej reklamy (z maksimum po 700 cm² z przodu i na każdym boku) może być umieszczona na kilku nalepkach samoprzylepnych, których całkowita powierzchnia jest mierzona w oparciu o najmniejszy prostokąt mogący go pomieścić.

2.1.9.3 Tablice rajdowe są zarezerwowane na umieszczenie reklamy organizatora.

2.1.9.4 W rajdach, gdy tylko dwie tablice z numerami startowymi są stosowane, dwa dodatkowe miejsca o wymiarach 50 cm x 14 cm są dozwolone na reklamę.

2.1.9.5 Każda nieaktualna reklama, z wyjątkiem barw z danego okresu, musi być usunięta.

2.1.9.6 Nazwiska kierowców i pilotów wraz flagą kraju muszą być umieszczone z każdego boku samochodu w miejscu o wymiarach nieprzekraczających 10 cm x 40 cm. Logo uznanego klubu może być również umieszczone z każdego boku samochodu w miejscu o wymiarach nieprzekraczających 10 cm x 10 cm.

2.1.9.7 Żaden inny motyw lub znak nie może być umieszczony na samochodzie (Np. odwzorowanie zębów rekina, nalepki z dawnych zawodów, osobiste przekazy etc).

2.1.9.8 Nalepki mogą być umieszczone obok numerów startowych do identyfikacji klasy pojazdu, jeżeli regulamin zawodów tego wymaga.

2.1.9.9 Powyższe przepisy muszą być przestrzegane podczas wszystkich zawodów.

2.1.9.10 Barwy okresu

Każdy samochód, dla którego historycznie można udowodnić, że startował w szczególnych barwach (na przykład Gulf Porsche, L&M Lol, jps Lotus etc.) dopuszczony jest do występowania w tych barwach pod warunkiem, że są one w tym samym kolorach, a wymiary logo są oryginalne.

2.1.9.11 Numery startowe

Patrz artykuły od 205 do 207 MKS.

2.1.12 Konwencja FIA/FIVA

FIA uważa, że współpraca z FIVA (Międzynarodowa Federacja Samochodów Zabytkowych) jest zasadnicza dla jej działalności w dziedzinie historycznej poza sportowej w celu obrony wolnego ruchu pojazdów, bez żadnych ograniczeń dla pojazdów historycznych jak również do promowania ich użytkowania niesportowego.

Zgodnie z postanowieniami Konwencji FIA/FIVA, podpisanej 10 października 1974 roku i uaktualnionej 27 października 1999, FIVA uznała FIA jako jedyną władzę międzynarodową w dziedzinie sportu samochodowego. W szczególności, historyczne zawody samochodowe o charakterze sportowym podlegają kompetencji FIA i jej członków, natomiast zawody na zgodność niesportową wykorzystywać będą regulaminy FIA lub FIVA. Złoty turystyczne organizowane pod auspicjami FIA muszą przestrzegać Kodeksu Międzynarodowych Zawodów FIVA.

Organizatorzy (zrzeszeni w FIA lub FIVA) mogą organizować (z zastrzeżeniem uzyskania ewentualnej zgody zainteresowanych ASN, w szczególności, gdy przewidują to przepisy krajowe) rajdy „na zgodność historyczną”, których średnia prędkość nie przekracza niższej z dwóch podanych prędkości: 50 km/h lub maksymalnej normalnie dopuszczanej w zawodach samochodowych przez władze zainteresowanych krajów.

2.1.13 Definicje zawodów

2.1.13.1 Zawody historyczne mogą być pokazem, paradą, drogowymi zawodami historycznymi, rajdem historycznym, historyczną trasą zgodności lub historycznym zlotem turystycznym organizowanym pod kontrolą FIA lub FIVA. Wszystkie zawody międzynarodowe muszą przestrzegać przepisów niniejszego Załącznika i, z wyjątkiem rajdów i wyścigów górskich (łącznie z wyścigami na torach podczas rajdów) muszą odbywać się na torach zatwierdzonych przez FIA do zawodów międzynarodowych zgodnie z Załącznikiem O, artykułem 6.

2.1.13.2 Pokazy

Patrz Artykuł 22c MKS.

Ponadto, pokazy samochodów wyścigowych jednomiejscowych i dwumiejscowych wyprodukowanych po 1967 mogą być organizowane tylko za zgodą FIA dla każdego przypadku.

2.1.13.3 Parady

Patrz Artykuł 22b MKS.

2.1.13.4 Drogowe zawody historyczne

Drogowe zawody historyczne są zawodami dla samochodów podlegających przepisom Załącznika K lub Kodeksowi Zawodów FIVA, korzystającym z dróg publicznych jako tras wspólnych lub gwiazdzistych, i dla których trasy są wyznaczone przez organizatora dla z każdą formą kontroli wspólnej trasy. Z wyjątkiem historycznych zlotów turystycznych, wszystkie zawody międzynarodowe muszą być wpisane dla informacji do kalendarzy FIA i FIVA. W wszystkie zawody muszą być organizowane ze skrupulatnym przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego zainteresowanych krajów. Istnieją trzy typy drogowych zawodów historycznych zdefiniowanych oddzielnie poniżej: rajd historyczny, rajd zgodności historycznej, historyczny zlot turystyczny.

Raid historyczny: zawody drogowe o charakterze sportowym, w którym większość dystansu jest przeprowadzana na drogach otwartych dla normalnego ruchu drogowego. Trasa może zawierać jeden lub kilka „odcinków specjalnych” zorganizowanych na drogach zamkniętych dla normalnego ruchu drogowego, lub na stałych lub półstałych torach wyścigowych, na których decydującym czynnikiem jest prędkość. Wyniki wszystkich odcinków specjalnych współdecydują o klasyfikacji generalnej rajdu.

Następujące warunki muszą być przestrzegane w rajdach historycznych:

- Organizatorzy międzynarodowych rajdów historycznych muszą być stowarzyszeni w ASN.
- Trasy niewykorzystywane jako odcinki specjalne zwane są „odcinkami drogowymi”. Na tych odcinkach drogowych, najwyższa prędkość nigdy nie liczy się do sporządzania klasyfikacji, średnia prędkość wymagana pomiędzy punktami kontrolnymi nie może przekraczać 50 km/h chyba, że wyższa prędkość jest dopuszczalna przez ASN z przestrzeganiem krajowych przepisów państwowych.
- Średnia maksymalna prędkość dozwolona na odcinkach specjalnych rajdu nie może przekraczać 120 km/h.
- Osoby zajmujące miejsce w samochodzie muszą posiadać stosowną licencję FIA kierowcy wyczynowego.
- Podczas wszystkich odcinków specjalnych przeprowadzonych na torze, w których dwa lub więcej samochodów startuje jednocześnie, tylko kierowca może znajdować się w samochodzie.
- Każdy zawodnik musi posiadać Historyczny Paszport Techniczny ważny dla startującego samochodu. Do zawodnika należy udowodnienie sędziom technicznym, wybranym delegatom i Zespołowi Sędziów Sportowych, że samochód jest zgodny w całości z regulaminem w każdej chwili podczas zawodów.
- Organizatorzy muszą przestrzegać zalecenia bezpieczeństwa zawarte w artykule 14 Załącznika H do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

Rajd zgodności historycznej

(Niniejszy artykuł nie dotyczy zawodów FIVA).

Rajd zgodności historycznej jest zawodami o charakterze sportowym, w których najwyższa prędkość nie liczy się do sporządzania klasyfikacji, ale gdzie średnie prędkości (nieprzekraczające 50 km/h) są narzucone.

Wyjątkowo, gdy zawody odbywają się w kraju gdzie obszary miejskie są oddzielone dużymi odległościami lub trasa przewiduje korzystanie z autostrad, organizatorzy rajdów zgodności historycznej mogą zwrócić się do kompetentnej ASN o zezwolenie na zwiększenie ogólnej średniej prędkości (do maksymalnie 80 km/h) na tych szczególnych obszarach.

Następujące warunki muszą być przestrzegane podczas rajdów zgodności historycznej:

- Muszą być one wpisane do kalendarza FIA lub FIVA. Organizatorzy rajdów historycznych muszą być stowarzyszeni w FIA lub FIVA pod jurysdykcją ASN gdy wymagają tego przepisy krajowe, a regulaminy muszą być opracowane zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym FIA lub Kodeksem Zawodów Międzynarodowych FIVA.
- W przypadku zawodów wpisanych do kalendarza FIA, regulamin stosowany w rajdzie zgodności historycznej musi być zgodny z „Standardowym Regulaminem Uzupełniającym”. Regulamin ten jest dostępny na stronie internetowej www.fia.com lub w sekretariacie FIA.
- Trasa(-y) używana(-e) przez rajd zgodności historycznej jest(są) obowiązkowa(-e). Organizatorzy muszą udowodnić, że ta(-e) trasa(-y) zostały zatwierdzone przez władze nadzorujące ruch drogowy jak również zainteresowane ASN FIA lub ANF FIVA.
- Organizatorzy muszą przewidzieć co najmniej jedną tajną kontrolę prędkości dla każdego startującego samochodu podczas dnia zawodów. Na uczestników przybywających na metę przed wyznaczonym czasem organizatorzy muszą nałożyć kary aż do wykluczenia włącznie za przekroczenie prędkości.
- Każdy raport policji drogowej o niebezpiecznym prowadzeniu samochodu może spowodować wykluczenie.
- Wykluczenie powoduje odebranie numerów startowych, tablic rajdowych, opisu trasy (itinerera) i innych informacji dotyczących przebiegu trasy, dotyczy to także pojazdów serwisowych.
- Kierowcy uczestniczących w rajdach zgodności historycznej muszą posiadać normalne prawo jazdy ważne w krajach przebiegu trasy oraz każdego typu licencję kierowcy zgodności historycznej lub wyczynowego minimum stopnia H4 ważna na dany rok i zawody lub otrzymać prawo jazdy na trasę zgodności historycznej na czas trwania zawodów.
- Każda załoga może podać nazwę załogi w formularzu zgłoszeniowym. Ta nazwa załogi zostanie umieszczona obok nazwiska kierowcy we wszystkich oficjalnych publikacjach zawodów.
- Dopuszczone samochody są samochodami zgodnymi z przepisami kraju rejestracji, zbudowanymi co najmniej 15 lat przed 1 stycznia roku zawodów. Samochody muszą być wyposażone w opony dopuszczone do ruchu drogowego. Opony wyprodukowane wyłącznie do użytku wyczynowego nie są dozwolone w żadnym momencie trwania zawodów. O przyjęciu zgłoszeń decydują organizatorzy.

- Zawodnik musi posiadać HPT, PZHS lub Kartę Identyfikacyjną FIVA ważną dla samochodu.
- Przed startem zawodów, samochody muszą przejść badania kontrolne by sprawdzić ich zgodność z przepisami i ich HPT.
- Do zawodnika należy udowodnienie sędziom technicznym, wybranym delegatom i Zespołowi Sędziów Sportowych, że samochód jest zgodny w całości z regulaminem w każdej chwili podczas zawodów.
- W celu unikania jakichkolwiek „szarych stref”, które mogłyby wyrządzać szkodę ruchowi historycznemu i bezpieczeństwu zawodów, dodatkowe przepisy mogą być ustanowione w celu wyeliminowanie ryzyka nadużyć obowiązujących przepisów i czuwania nad tym, aby prędkość lub najlepszy czas nie stał czynnikiem decydującym, nawet jeśli te przepisy dotyczą tylko niektórych odcinków zawodów.

Historyczny zlot historyczny

(Niniejszy artykuł nie dotyczy zawodów FIVA).

Patrz artykuł 21b MKS.

Następujące warunki muszą być przestrzegane w historycznych zlotach historycznych:

- Żadna klasyfikacja nie może być oparta na czynniku prędkości lub czasu.
- Regulamin musi być zgodny z Kodeksem Zawodów Międzynarodowych FIVA.
- ASN-y lub ANF-y FIVA przebiegu trasy muszą być wcześniej powiadomione o trasie.
- Dopuszczone samochody są samochodami zgodnymi z przepisami kraju rejestracji, zbudowanymi co najmniej 15 lat przed 1 stycznia roku zawodów. O przyjęciu zgłoszeń i klasyfikacji decydują organizatorzy.

2.1.13.5 Wyścigi torowe

Patrz artykuł 16b1 MKS.

Następujące warunki muszą być spełnione w wyścigach torowych:

- Każdy zawodnik musi posiadać Kartę FIA ważną dla zgłoszonego samochodu. Samochody muszą być zgodne z wymogami zgłoszeń FIA dla historycznych wyścigów torowych. Do zawodnika należy udowodnienie sędziom technicznym, wybranym delegatom i Zespołowi Sędziów Sportowych, że samochód jest zgodny w całości z regulaminem w każdej chwili podczas zawodów.
- Organizatorzy muszą podporządkować się zaleceniom w dziedzinie bezpieczeństwa zawartym w Załączniku H do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

2.1.13.6 Wyścigi górskie

Patrz artykuł 16b3 MKS.

Następujące warunki muszą być spełnione w wyścigach górskich:

- Muszą być wpisane do Międzynarodowego Kalendarza FIA. Regulamin musi być zgodny z Rozdziałem IV Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.
- Organizatorzy muszą być stowarzyszeni w ASN należącej do FIA.
- Każdy zawodnik musi posiadać Kartę FIA ważną dla zgłoszonego samochodu.
- Do zawodnika należy udowodnienie sędziom technicznym, wybranym delegatom i Zespołowi Sędziów Sportowych, że samochód jest zgodny w całości z regulaminem w każdej chwili podczas zawodów.

Samochody muszą być zgodne z wymogami zgłoszeń FIA dla historycznych wyścigów górskich.

- Organizatorzy muszą podporządkować się zaleceniom w dziedzinie bezpieczeństwa zawartym w Załączniku H do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

2.1.14 Przepisy dotyczące kierowców

(niniejszy artykuł nie dotyczy zawodów FIVA).

Kierowcy muszą podporządkować się wymaganiom Załącznika L do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego dotyczącym kasków, ubiorów ognioodpornych i licencji.

Kierowcy posiadający Międzynarodową Licencję Historyczną ważną na jeden lub wszystkie stopnie H1, H2 lub H3 (artykuł 8 Załącznika L) są dopuszczeni do udziału każdego roku do maksimum 3 zawodów krajowych organizowanych poza macierzystym krajem pod warunkiem, że zawody te zostały wpisane do krajowego kalendarza sportowego ASN kraju gospodarza, a macierzyści ASN kierowcy i ASN kraju gospodarza udzieliły zgody. Udział zawodników nie-krajowych biorących w takich zawodach nie może przekraczać 30% liczby samochodów dopuszczonych do startu, ani 30% rzeczywistych uczestników. Tory, na których odbywającą się zawody muszą być w stosowny sposób zatwierdzone przez ASN.

2.2 Samochody wyścigowe

2.2.1 Wszystkie samochody biorące udział w zawodach samochodów historycznych muszą być zgodne z Artykułem 5 (Bezpieczeństwo) oraz z Artykułem 6 (Przepisy techniczne).

2.2.2 Samochody jednomiejscowe

2.2.2.1 Samochody zbudowane wyłącznie do wyścigów, zgodne z międzynarodowymi przepisami uznanymi przez Komisję Sportową ACF, AIACR lub FIA, które rządzą kategorią, formułą i zawodami w których pierwotnie zostały zgłoszone w okresie swojej oryginalnej konfiguracji. Samochody zbudowane do startów w formule narodowej mogą być dopuszczone.

2.2.2.2 Jednomiejscowe samochody wyścigowe dzielą się na: (a) jednomiejscowe wyposażone tylko w jeden fotel, (b) jednomiejscowe posiadające drugi mniejszy fotel, ale które zawsze startowały jako prawdziwe jednomiejscowe swoim okresie)

2.2.3 Otwarte, dwumiejscowe samochody wyścigowe

2.2.3.1 Samochody dwumiejscowe zbudowane wyłącznie do zawodów. Samochody te są podzielone, zgodnie z definicją okresów FIA, AIACR i Komisji Sportowej ACF na:

- a) Dwumiejscowe samochody wyścigowe zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu przed 1950 rokiem,
- b) Samochody zbudowane w Okresie E niezgodne z Załącznikiem C FIA,
- c) Samochody z Okresu E i F zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu tak, aby spełniały wymagania Załącznika C FIA,
- d) Modele z Okresu G lub późniejszego zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu tak, aby spełniały wymagania Załącznika J dla danej grupy, łącznie z Grupami 4, 5, 6 lub 7 odpowiednio w każdym roku,
- e) Samochody otwarte Grupy 4 zbudowane pomiędzy 1/1/1966 i 31/12/1969 zakwalifikowane przez KHSS jako dwumiejscowe.

2.2.4 Zamknięte, dwumiejscowe samochody wyścigowe

2.2.4.1 Samochody dwumiejscowe zbudowane wyłącznie do zawodów. Samochody te są podzielone, zgodnie z definicją okresów FIA, AIACR i Komisji Sportowej ACF na:

- a) Dwumiejscowe samochody wyścigowe zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu przed 1950 rokiem,
- b) Modele z Okresu E (1950-1960) zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu, ale niezgodne z Załącznikiem C FIA,
- c) Modele z Okresu E i F (1/1/1950-31/12/1965) zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu tak, aby spełniały wymagania Załącznika C FIA,
- d) Modele z Okresu G lub późniejszego zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu tak, aby spełniały wymagania Załącznika J dla danej grupy, łącznie z Grupami 4, 5, 6 lub 7 odpowiednio w każdym roku,
- e) Zamknięte samochody Grupy 4 homologowane pomiędzy 1/1/1966 i 31/12/1969 zakwalifikowane przez KHSS jako dwumiejscowe,
- f) Grupa C i IMSA GTP.

2.2.5 Prototypy samochodów wielkiej turystyki (FIA GTP 1)

2.2.5.1 Prototypy przyszłych samochodów GT, należące do Okresów E, F i G (1/1/1947-31/12/1969), które brały udział w zawodach międzynarodowych w danym okresie, zgodnie z przepisami FIA.

2.2.5.2 Samochody GT zmodyfikowane powyżej wymogów przewidzianych dla Grupy 3 (1960-1965) i, które startowały w Grupie 4 (1960-1965).

2.2.5.3. Samochody GTP zgłoszone do zawodów Le Mans 1962 i samochody FIA GTP (1963-1965).

2.2.5.4 HPT musi zostać skontrolowany przez Komisję Historycznego Sportu Samochodowego przed wydaniem.

2.2.6 Prototypy samochodów wielkiej turystyki Nie-FIA (GTP 2 Nie-FIA).

2.2.6.1 Prototypy wyprodukowane przez producenta z zamiarem stworzenia przyszłych modeli samochodów GT (lub rozwinięcia w okresie przez producenta jednego z modeli powyżej istniejącej specyfikacji GT), które brały udział w wyścigach międzynarodowych, ale zgodnie z innymi regulaminami niż FIA w Okresie E, F i G od 1947 i, które są zgodne oryginalną specyfikacją.

2.2.6.2 Za wyjątkiem modyfikacji dozwolonych w artykule 5 (Bezpieczeństwo) samochody GT mogą być poddawane tylko takim przeróbkom, które zostały wykonane w oryginalnym okresie w danym modelu.

2.2.6.3 HPT musi zostać skontrolowany przez Komisję Historycznego Sportu Samochodowego przed wydaniem.

2.2.7 Samochody eksperymentalne

2.2.7.1 Oryginalne samochody wyścigowe lub prototypy GT, zbudowane do wyścigów w Okresie FIA i spełniające wymagania uznanych na płaszczyźnie międzynarodowej przepisów AIACR lub Załącznika C lub Załącznika J, ale które z jakichś przyczyn nie brały udziału w zawodach międzynarodowych.

2.2.7.2 Ich nieprzerwana historia musi być udokumentowana.

2.2.7.3 Decyzja o przyjęciu lub odrzuceniu samochodu tego typu należy wyłącznie do Komisji Historycznego Sportu Samochodowego przed wydaniem.

2.2.7.4 HPT musi zostać skontrolowany przez Komisję Historycznego Sportu Samochodowego przed wydaniem.

2.2.8 Historyczne samochody specjalne

2.2.8.1 Samochód zbudowany do wyścigów (tory i wyścigi górskie) w Okresie klasyfikacyjnym FIA, nie mający historii zawodów w międzynarodowej formule, ale który uczestniczył w rozgrywkach niższego szczebla i posiada znaczącą historię w okresie na tym poziomie współzawodnictwa.

2.2.8.2 Samochody muszą być zgodne z Artykułem 5 (Bezpieczeństwo). Mogą to być wyłącznie jedno lub dwumiejscowe samochody wyścigowe z Okresu od A do E (do 31/12/1960).

2.2.8.3 HPT musi zostać skontrolowany przez Komisję Historycznego Sportu Samochodowego przed wydaniem.

2.3 Seryjne drogowe samochody produkcyjne

2.3.1 Seryjne drogowe samochody produkcyjne (T i GT) to takie, które zostały zaprojektowane i zbudowane dla użytku drogowego, a którego egzemplarze były wykorzystywane w zawodach i odpowiadały przepisom danego Okresu.

2.3.2 Ogólnie, samochody produkcyjne dzielą się na turystyczne i wielkiej turystyki oraz ich pochodne. Jednakże samochody wyprodukowane przed 1947 rokiem są klasyfikowane odrębnie, aby odzwierciedlić poszczególne specyfikacje ogólne samochodów z tego Okresu.

2.3.3 Samochody z przed 1947 to:

- a) sedany lub wszystkie samochody zamknięte,
- b) Otwarte, czteromiejscowe samochody turystyczne i
- c) Otwarte samochody dwumiejscowe. Muszą spełniać wymagania Artykułu 5 (Bezpieczeństwo) oraz Artykułu 7 (Regulamin Techniczny).

2.3.4 Seryjne turystyczne samochody produkcyjne (T) po 1946 roku

2.3.4.1 Samochody turystyczne, zamknięte czteromiejscowe wyprodukowane w dużej liczbie lub kabriolety (Samochody o pojemności skokowej mniejszej niż 700 cm³ mogą być dwumiejscowe):

- a) Modele niehomologowane przez FIA, ale które brały udział w rajdach międzynarodowych lub w dużych zawodach międzynarodowych na torze do 13/12/1960, co musi być potwierdzone przez ASN kraju produkcji i zatwierdzone przez FIA.
- b) Modele homologowane przez FIA w Grupie 1 lub Grupie N zgodnie z Załącznikiem J, po 1 stycznia 1954 roku.

2.3.5 Wyczynowe turystyczne samochody produkcyjne po 1946 roku (CT)

2.3.5.1 Wyczynowymi turystycznymi samochodami produkcyjnymi po 1946 roku są:

- a) Modele z limitowanych serii produkcyjnych z Okresów od E do J (1/1/1947 - 31/12/1986) pochodzące od modelu samochodu turystycznego produkcji seryjnej i zmodyfikowane w czasie Okresu zgodnie z wymaganiami Załącznika J, włącznie z samochodami homologowanymi przez FIA w Grupie 2 przed 1966.
- b) Modele po 1/1/1966 homologowane w Grupie 2 lub Grupie A, zgodnie z wymaganiami Załącznika J z danego Okresu.

2.3.6 Samochody wielkiej turystyki po 1946 roku (GT)

2.3.6.1 Samochody GT produkowane w krótkich seriach, najczęściej dwumiejscowe, zamknięte lub otwarte, nie mogące być klasyfikowane jako samochody turystyczne.

2.3.6.2 Modele niehomologowane w Okresie E muszą odpowiadać modelowi zdefiniowanemu w katalogu i proponowane publiczności w ofercie handlowej przez dział sprzedaży producenta. KHSS wyda retrospektywne karty homologacyjne sporządzone na podstawie danych dostarczonych przez ASN oryginalnego producenta.

2.3.6.3 Wszystkie pozostałe modele muszą być homologowane w Grupie 3 (1966-1981). Samochody z Okresu G1 muszą spełniać przepisy Załącznika VIII. Samochody z Okresu G2 muszą spełniać wymagania Załącznika J dla danych Grup z danego Okresu.

2.3.6.4 Aby samochody te uzyskały homologację, na rynek musiała zostać wprowadzona przynajmniej minimalna, wymagana liczba egzemplarzy, identyczna pod każdym względem mająca to samo nadwozie i takie same zespoły mechaniczne.

2.3.7 Wyczynowe samochody wielkiej turystyki (GTS) po 1946 roku

2.3.7.1 Wyczynowe samochody GT produkowane w małych seriach, najczęściej dwumiejscowe, zamknięte lub otwarte, nie mogące być klasyfikowane jako samochody turystyczne oraz zmodyfikowane powyżej zwyczajnej specyfikacji serii produkcyjnych do użytku wyczynowego.

2.3.7.2 Samochody nie pochodzące od samochodu, który jest wcześniejszy od homologacji mogą posiadać modyfikacje dokonane w danym Okresie w granicach przepisów międzynarodowych dla samochodów turystycznych obowiązujących w danym Okresie. Koncepcja podstawowa i ogólna nadwozia i silnika muszą być takie jak w odpowiednim modelu seryjnym.

2.3.7.3 Modele muszą odpowiadać pojazdom dopuszczonym jako samochody wielkiej turystyki i być homologowane w Grupie 3 (1960-1965).

2.3.7.4 Jeżeli model nie był homologowany przez FIA w Grupie 3, w momencie jego budowy i jego wykorzystywania do zawodów w Okresie, ASN kraju producenta musi dostarczyć dowód, że przynajmniej 100 mechanicznie identycznych egzemplarzy tego modelu zostało zbudowanych w Okresie klasy tak, jak określa to Artykuł 6.

2.3.7.5 Od Okresu G, wyłącznie modele homologowane w Grupie 3, w Grupie 4 (1970-75) lub Grupie B spełniające wymagania Załącznika J dla samochodów grup 3, 4 lub B w danym Okresie.

2.3.7.6 Dodatkowo:

- a) Historyczne samochody turystyczne powiązane z samochodami wielkiej turystyki w trakcie Okresu E i F (1/1/1947 - 31/12/1965), ze specjalnym lub standardowym nadwoziem i specjalnymi częściami mechanicznymi zgodnymi z Okresem są dopuszczone wyłącznie w rajdach.
- b) Modele te muszą posiadać historię współzawodnictwa, a ich specjalne części mechaniczne ograniczone są do tych, które spełniają wymagania Załącznika J z okresu dla Grupy 3 i Artykułu 5 (Bezpieczeństwo).
- c) Wszystkie modyfikacje muszą być zgodne z technologią Okresu stosowaną w danym modelu.
- d) Jeżeli modele były później homologowane przez FIA w Grupie 3, mogą posiadać wyłącznie części mechaniczne zawarte w odpowiednim rozszerzeniu homologacji Grupy 3 FIA.

2.3.8 Samochody niehomologowane po 1946 wyprodukowane w małej liczbie - drogowe samochody sportowe / samochody wielkiej turystyki (GTP 3)

2.3.8.1 Samochody dwumiejscowe, otwarte lub zamknięte należące do Okresu E-G, spełniające wymagania konstrukcyjne i warunki dopuszczenia do ruchu w danym kraju, wyprodukowane w mniej niż 100 egzemplarzach, identyczne pod względem mechanicznym.

2.3.8.2 Samochody, które nie były używane w zawodach międzynarodowych w jednej z grup lub kategorii wymienionych w artykule 2.3, z wyjątkiem GTP 3. Żadna modyfikacja inna niż wymieniona w Załączniku VIII nie jest dozwolona.

2.3.8.3 Specyfikacja mechaniczna każdego modelu, z danego Okresu, musi być udokumentowana i przedstawiona do akceptacji FIA.

2.3.9 Specjalne samochody wielkiej turystyki i turystyczne po 1946 roku

2.3.9.1 Modele pochodzące od Grup 1 i 2, N lub A Załącznika J, w których dokonano modyfikacji przewyższających dozwolone dla tych grup. Zawierają:

2.3.9.2 Specjalne samochody turystyczne, które są modelami pochodzącymi od Grup 1 i 2, N lub A w których dokonano modyfikacji przewyższających dozwolone dla tych grup.

2.3.9.3 Są zawarte:

a) Grupa 3 (1957-59): Samochody turystyczne ze specjalnym lub standardowym nadwoziem, ale z modyfikacjami przewyższającymi dozwolone dla Grupy 2, opisane w Artykule 264 Załącznika J 1959.

b) Grupa 3 (1960-69): Znajdujące się w Grupie 3 dla samochodów GT.

Samochody turystyczne ze specjalnym lub standardowym nadwoziem, ale z modyfikacjami przewyższającymi dozwolone dla Grupy 2, opisane w Artykule 274 Załącznika J 1965.

c) Grupa 5 (1966-69): Dozwolone modyfikacje opisane są w Artykule 267 Załącznika J; wersja z 1969 roku jest uważana za ostateczną. Dozwolone modyfikację w tego typu samochodach są bardzo zbliżone do tych dla specjalnych samochodów turystycznych (Grupa 2 1970-75) gdy te ostatnie posiadają opcje homologowane w ponad 100 egzemplarzach.

d) Grupa 5 (1976-81): Dozwolone modyfikacje opisane są w Załączniku J danego okresu; wersja z 1981 (Artykuł 251) jest uważana za ostateczną.

2.3.9.4 HPT musi zostać skontrolowany przez Komisję Historycznego Sportu Samochodowego przed wydaniem.

2.3.10 Samochody turystyczne wyczynu krajowego

2.3.10.1 Modele produkcyjnych samochodów turystycznych z Okresów od E do J, które nie mają historii startów wyczynowych na poziomie międzynarodowym, ale posiadające znaczącą historię startów wyczynowych na poziomie krajowym w ważnych zawodach produkcyjnych samochodów turystycznych i, które są zgodne z regulaminem krajowym stosowanym w tych zawodach.

2.3.10.2 Wszystkie dopuszczone samochody muszą być zatwierdzone przez KHSS na podstawie rekomendacji ASN kraju, w którym historia krajowych zawodów została sporządzona.

2.3.10.3 Specyfikacja mechaniczna Okresu dla każdego modelu musi być wyszczegółowiona i przedstawiona do zatwierdzenia przez KHSS (patrz 7.2.5), wszystkie przepisy bezpieczeństwa wymienione w Artykule 5 muszą być przestrzegane.

2.3.11 Samochody wielkiej turystyki i drogowe samochody sportowe wyczynu krajowego.

2.3.11.1 Modele samochodów wielkiej turystyki i drogowych samochodów sportowych wyczynu krajowego z Okresów od E do J, które nie mają historii startów wyczynowych na poziomie międzynarodowym, ale posiadające znaczącą historię startów wyczynowych na poziomie krajowym w ważnych zawodach samochodów wielkiej turystyki i produkcyjnych samochodów sportowych i, które są zgodne z regulaminem krajowym stosowanym w tych zawodach.

2.3.11.2 Wszystkie dopuszczone samochody muszą być zatwierdzone przez KHSS na podstawie rekomendacji ASN kraju, w którym historia krajowych zawodów została sporządzona.

2.3.11.3 Specyfikacja mechaniczna Okresu dla każdego modelu musi być uszczegółowiona i przedstawiona do zatwierdzenia przez KHSS (patrz 7.2.5), a wszystkie przepisy bezpieczeństwa wymienione w Artykule 5 muszą być przestrzegane.

3 KLASYFIKACJE WEDŁUG DAT I DEFINICJE

3.1 Samochód jest datowany zgodnie ze specyfikacją niekoniecznie z datą budowy.

3.2 Okresy są następujące:

- A)** Przed 1/1/1905.
- B)** Od 1/1/1905 do 31/12/1918.
- C)** Od 1/1/1919 do 31/12/1930.
- D)** Od 1/1/1931 do 31/12/1946.
- E)** Od 1/1/1947 do 31/12/1961 (do 31/12/1960 dla jedno lub dwumiejscowych samochodów wyścigowych).
- F)** Od 1/1/1962 do 31/12/1965 (od 1/1/1961 dla jedno lub dwumiejscowych samochodów wyścigowych, do 31/12/1966 dla Formuły 2), wyłączając Formułę 3 i Formuły z silnikiem jednomarkowym.
- GR)** Od 1/1/1966 (Od 1/1/1964 dla Formuły 3) do 31/12/1971 dla jedno lub dwumiejscowych samochodów wyścigowych.
- G1)** Od 1/1/1966 do 31/12/1969 dla homologowanych samochodów turystycznych i GT.
- G2)** Od 1/1/1970 do 31/12/1971 dla homologowanych samochodów turystycznych i GT.
- HR)** Od 1/1/1972 do 31/12/1976 dla jedno lub dwu miejscowych samochodów wyścigowych.
- H1)** Od 1/1/1972 do 31/12/1975 dla homologowanych samochodów turystycznych i GT.
- H2)** Od 1/1/1976 do 31/12/1976 dla homologowanych samochodów turystycznych i GT.
- IR)** Od 1/1/1977 do 31/12/1982 dla jedno lub dwumiejscowych samochodów wyścigowych (wyłączając Grupę C) i od 1/1/1977 do 31/12/1985 dla 3 litrowych bolidów F1.
- I)** Od 1/1/1977 do 31/12/1981 dla homologowanych samochodów turystycznych i GT.

- IC)** Od 1/1/1982 do 31/12/1990 dla Grupy 3 i samochodów IMSA.
- JR)** Od 1/1/1983 do 31/12/1990 dla jedno lub dwu miejscowych samochodów wyścigowych (wyłączając 3 litrowe bolidy F1 1.1.1983 do 31.12.1985).
- J)** Od 1/1/1982 do 31/12/1990 dla homologowanych samochodów turystycznych i GT.
- J1)** Od 1/1/1982 do 31/12/1985 dla homologowanych samochodów turystycznych i GT.
- J2)** Od 1/1/1986 do 21/12/1985 dla homologowanych samochodów turystycznych i GT.
- KC)** Od 1 /1 /1991 do 31 /12/1993 dla wszystkich samochodów z Grupy C i IMSA.
- Z)** Od 1/1/1991 do dwóch lat poprzedzających 1 stycznia bieżącego roku dla innych samochodów.

3.3 Specyfikacja okresu

3.3.1 Poprzez specyfikację okresu rozumie się konfigurację modelu udowodnioną ku satysfakcji FIA lub sędziów sportowych, że istniała w okresie, w którym jej klasyfikacja została określona.

3.3.2 Jakakolwiek zmiana specyfikacji okresu jest zabroniona, chyba że jest wyraźnie dozwolona w niniejszych przepisach dla danej Grupy, lub w oświadczeniu opublikowanym w Oficjalnym Biuletynie FIA dotyczącym specyficznego modelu lub komponentów lub, jeżeli jest narzucona przez Artykuł 5 (Bezpieczeństwo).

3.3.3 Komponenty zastępujące oryginalne części dostarczane przez producenta mogą być użyte jedynie, jeżeli jest dowiedzione, że były dozwolone przez Załącznik J w danym Okresie i / lub kartę homologacyjną danego modelu i, były wykorzystywane w danym samochodzie podczas zawodów wpisanych do Międzynarodowego Kalendarza FIA w danym okresie.

Przyznawana dowolność w okresie przez Załącznik J nie oznacza obecnie całkowitej dowolności, ale że dopuszczalne są modyfikacje i / lub komponenty rzeczywiście stosowane w okresie w danym modelu marki w następnie dopuszczalnej dowolności w okresie.

3.3.4 Okres, komponenty i części zamienne oraz rozszerzenia karty homologacyjnej będą wyszczególnione w HPT wydanym dla danego samochodu.

3.3.5 Każda część samochodu musi mieć identyczne wymiary jak oryginalna, prócz specjalnego zezwolenia wymienionego w niniejszym regulaminie, a dowód musi być przedstawiony.

3.3.6 Zastosowana technologia, włączając dozwoloną w homologacji z rozszerzeniami, musi być identyczna jak stosowana w danym okresie.

3.3.7 Samochody homologowane, jedynie oryginalna dokumentacja homologacyjna (z rozszerzeniami i wariantami) zgodna z danym okresem, jest ważna.

Również przepisy Załącznika J z danego okresu są ważne, jeśli dotyczą specyfikacji wykorzystywanej w danym Okresie tak, jak podano w artykule 3.3.8. dla samochodów, które nie są homologowane.

Wszystkie samochody z Okresu J1 muszą być również zgodne z Załącznikiem XI do Załącznika K.

3.3.8 Samochody niehomologowane, następujące dowody (ułożone według ważności) mogą zostać dopuszczone do określenia okresu klasyfikacyjnego:

- a) Specyfikacja producenta: foldery reklamowe, instrukcje obsługi, podręczniki warsztatowe producenta, spis części zamiennych producenta, magazyny

motoryzacyjne z testami samochodu. Wszystkie te publikacje muszą być wydane w danym okresie.

- b)** Dowód potwierdzający, że specyfikacja producenta została zmodyfikowana dla zawodnika w zawodach międzynarodowych: każdy dokument, rysunek, szkic lub specyfikacja producenta wytworzona w danym okresie (specyfikacje wydane w czasopiśmie lub periodykach z tego okresu muszą pochodzić z przynajmniej dwóch źródeł).
- c)** Raporty uznanych ekspertów, który oglądali samochody.
- d)** Dokumenty mniejszej wartości, którym przyznaje się pewien kredyt zaufania to książki, artykuły prasowe napisane poza okresem przez znanych autorów. Współczesne listy napisane przez producentów, mechaników, inżynierów, rysowników, kierowców i członków zespołów z danego Okresu będą braną pod uwagę dla danego samochodu.
- e)** Wszystkie powyższe dowody muszą odnosić się do przedmiotowego samochodu.

3.4 Definicje ogólne

3.4.1 Sylwetka to kształt samochodu widoczny z każdej strony, łącznie z panelami bocznymi.

3.4.2 Podwozie to ogólna konstrukcja pojazdu wraz z zespołami mechanicznymi zamocowanymi do niej, na której jest zamontowane nadwozie.

3.4.3 Wyrażenie „typ materiału” wskazuje na ten sam materiał, ale niekoniecznie o tej samej specyfikacji.

3.4.4 Dlatego też „aluminium” jest aluminium z punktu widzenia metalurgicznego, ale może być różnej jakości i zawierać pierwiastki nieobecne w oryginalnym podzespole z wyłączeniem aluminium berylu. Magnez może być zastąpione przez aluminium.

3.5 Tolerancje

3.5.1 Następujące tolerancje pomiarów są obowiązujące pod warunkiem, że homologacja i Załącznik J z danego okresu nie stwierdzą inaczej:

3.5.2 Skrawanie prócz rozwiercania i skoku +/- 0,2 %.

3.5.3 Niewykończone metalowe elementy odlewnicze +/- 0,5 %.

3.5.4 Szerokość samochodu mierzona na przedniej i tylnej osi: +1 %, -0,3 %.

3.5.5 Rozstaw osi +/- 1,1 %.

3.5.6 Rozstaw kół: +/- 1 %.

3.6 Paliwo

3.6.1 Dla produkcyjnych samochodów drogowych, paliwem musi być benzyna zdefiniowana w Artykule 252, paragrafach 9.1, 9.2, 9.3 aktualnie obowiązującego Załącznika J.

3.6.2 Dla samochodów niehomologowanych, paliwo musi być zgodne z Artykułem 275.16 Załącznika J.

3.6.3 Wszystkie samochody wyścigowe z Okresu C i D (1/1/1919 - 31/12/1946), Formuła 1 1946-57, Formuła 2 1947-53, Formuła 3 1946-60, Indianapolis 1940-60, mogą używać paliwa na bazie alkoholu.

3.6.4 Samochody zbudowane do Formuły 1 lub 2 1946-60 mogą używać paliwa z większą liczbą oktanową.

3.6.5 Dodatkowe składniki smarujące mogą być dodawane do paliwa, pod warunkiem, że ich zawartość nie przekracza 2% objętości.

3.6.6 Składniki dodawane do paliwa, aby zmniejszyć zawartość ołowiu, mogą być stosowane jeżeli są swobodnie dostępne w handlu detalicznym. Składniki te nie mogą zwiększać wartości oktanowej poza dopuszczalną granicę 90 MON lub 102 RON.

3.6.7 Dodatki smarne mogą być dodawane do paliwa silników dwusuwowych.

4 DOKUMENTY IDENTYFIKACYJNE POJAZDU, ZGODNE Z MIĘDZYNARODOWĄ NORMĄ FIA

4.1 Certyfikacja

4.1.1 Każdy samochód uczestniczący w zawodach międzynarodowych FIA musi posiadać HPT lub, w przypadku tras na zgodność historyczną Przepustkę Zgodności Historycznej Samochodu. Dokumenty te są czysto techniczne i nie dają żadnej gwarancji, ani oceny autentyczności samochodu.

4.1.2 Właściciel pojazdu, który chciałby uzyskać od FIA certyfikat potwierdzający autentyczność pojazdu, może ubiegać się w FIA o wydania CD.

4.1.3 HPT jest własnością wydającego ją ASN i może w każdej chwili zostać cofnięty na wniosek KHSS FIA. HPT są wydawane przez ASN-y rezydentom lub obywatelom kraju ASN; Ubiegający muszą je wypełnić przed zwróceniem do ASN. ASN przechowuje oryginał karty i szczegóły wniosku oraz wydaje wnioskodawcy uwierzytelnioną kopię poprzez perforację. ASN dostarczy do FIA do jej bazy danych szczegóły i kopie wydanych dokumentów identyfikacyjnych.

4.1.4 HPT jest 12 stronicowym szablonem FIA, który jest wypełniany wspólnie przez ASN i wnioskodawcę.

4.1.5 Dla wszystkich samochodów homologowanych, HPT musi być uzupełniony potwierdzoną przez FIA kopią oryginalnej karty homologacyjnej lub poświadczoną kopią retrospektywnej karty homologacyjnej samochodu.

4.1.6 PZHS bazuje na szablonie FIA i jest prostym dokumentem identyfikacyjnym pojazdu do użytku w rajdach zgodności historycznej.

4.1.7 Zmiana właściciela: HPT jest dokumentem międzynarodowym i musi być uznawany przez wszystkie ASN-y. W przypadku zmiany właściciela do innego kraju, nowy ASN musi uznać dokument wydany do danego samochodu, poinformować zainteresowany ASN o zmianie właściciela i zażądać przekazania oryginalnej dokumentacji. Nowy ASN może umieścić własny numer krajowy na oryginalnej karcie.

4.1.8 Utracony HPT: w przypadku utraty HPT, należy zgłosić się do ASN który wyda drugą kolorową i uwierzytelnioną kopię karty sporządzoną na podstawie posiadanego egzemplarza. ASN wpisze na pierwszej stronie, że jest to duplikat i na dziesiątej dacie, kiedy został wydany.

4.2 Używanie HPT

4.2.1 HPT ma tylko dwa cele: po pierwsze do użytku technicznych osób oficjalnych i dopuszczających samochody podczas zawodów i po drugie dla organizatorów zawodów do klasyfikowania i tworzenia struktury zawodów.

4.2.2 Aby pomóc organizatorom, fotokopia pierwszej strony HPT wyraźnie pokazującej klasę, okres i kategorię samochodu zgodnie z Załącznikiem 1 do Załącznika K MUSI być dołączona do wszystkich zgłoszeń do zawodów wpisanych do Kalendarza Międzynarodowego.

4.2.3 HPT musi być przedstawiony razem z samochodem na badaniu kontrolnym zawodów. HPT samochodu musi być do dyspozycji osób oficjalnych FIA w trakcie



trwania zawodów. Tylko jeden wybrany przez FIA Delegat (lub osoba oficjalna mianowana przez FIA, w trakcie jego nieobecności) może wpisywać uwagi w języku angielskim lub francuskim.

4.2.4 Zawodnik jest odpowiedzialny za udowodnienie, że specyfikacja samochodu jest zgodna z opisaną w HPT.

4.2.5 Sędziowie techniczni muszą przyjąć wszystkie HPT, poprawnie wydane przez ASN, i zezwolić na uczestniczenie samochodów, o ile są zgodne ze swoją kartą z zastrzeżeniem artykułu 4.3.

4.2.6 Organizatorzy którzy przyjmą do zawodów samochody bez ważnego HPT ryzykują wykluczeniem ich imprezy z kalendarza międzynarodowego i nałożeniem dodatkowych kar przez FIA.

4.3 Procedura w przypadku niezgodności

4.3.1 Jeżeli podczas kontroli okaże się, że samochód nie jest zgodny z jego HPT lub kartą homologacyjną, a niezgodności wykraczają poza zakres procedury „czerwonego punktu” (Artykuł 4.4), obowiązkiem zawodnika jest zmodyfikować auto tak aby było zgodne z wymaganiami.

4.3.2 Jeżeli nie jest możliwe skorygowanie niezgodności, Zespół Sędziów Sportowych może wykluczyć samochód i przesłać HPT do FIA z kopią do rozpatrzenia przez wydającego ASN.

4.3.3 Jeżeli samochód jest zgodny z jego HPT, a niezgodny z Regulaminem Technicznym Załącznika K, Zespół Sędziów Sportowych może wykluczyć zawodnika z tym samochodem, wpisać przyczyny wykluczenia w karcie samochodu i przesłać ją do FIA z kopią do rozpatrzenia przez wydającego ASN.

4.3.4 HPT FIA mogą zostać anulowane w następujących przypadkach:

- a) W następstwie wniosku do FIA przesłanego przez ASN, w którym samochód został zarejestrowany. Do wniosku należy dołączyć uzasadnienie anulowania.
- b) W następstwie raportu do FIA sporządzonego przez osoby oficjalne FIA (lub upoważnione przez osoby oficjalne FIA) zawodów, w których samochód został zgłoszony i uznany za niezgodny z wymaganiami Załącznika K. Muszą wyraźnie wpisać przyczyny w HPT i przesłać go do FIA z kopią do wydającego ASN oraz zawiesić klasyfikację zawodów.
- c) Przez FIA, która może unieważnić każdy HPT informując o swojej decyzji wydającego ASN i ogłaszając ją w Biuletynie FIA.

4.3.5 W przypadkach 4.3.4 a i b, zawodnik zachowuje fotokopię HPT, ze stosownymi adnotacjami Zespołu Sędziów Sportowych lub delegata ds. zgodności z możliwością korzystania w zawodach przez okres 30 dni. FIA jest zobowiązana jest do podjęcia decyzji dotyczącej ważności samochodu w ciągu 30 dni od daty otrzymania HPT. W trakcie tego czasu wszelkie wyniki i zdobyte punkty przez samochód będą zawieszane.

4.3.6 Jeżeli FIA zadecyduje, że HPT jest nieważny, zostanie on cofnięty. Przed wydaniem następnego HPT, musi zostać wcześniej zatwierdzony przez FIA.

4.3.7 Wybrani Delegaci mogą pod pewnymi warunkami, wydać Zespołowi Sędziów Sportowych zezwolenie na zatrzymanie HPT do dalszych wyjaśnień w czasie trwania zawodów.

4.4 Procedura czerwonych punktów

4.4.1 Jeżeli samochód przedstawiony do badania kontrolnego posiada nieznaczne niezgodności w stosunku do Regulaminu Technicznego, które nie wpływają na osiągi, wybrany Delegat FIA (jeżeli jest, lub w razie jego nieobecności osoba oficjalna FIA)

może nanieść na pierwszej stronie HPT „czerwony punkt”, a pisemnie uzasadnienie niezgodność na właściwej stronie. Zawodnik musi skorygować niezgodność przed następnymi zawodami.

4.4.2 Wszystkie czerwone punkty są gromadzone w centralnej bazie danych.

4.4.3 Jeżeli niezgodność nie została skorygowana przed następnymi zawodami, Zespół Sędziów Sportowych może wykluczyć samochód z zawodów.

4.5 Procedura czarnych punktów

4.5.1 Jeżeli samochód okaże się, w każdym momencie zawodów, niezgodny z wymaganymi normami bezpieczeństwa, wybrany Delegat FIA (jeżeli jest, lub w razie jego nieobecności osoba oficjalna FIA) może nanieść na pierwszej stronie HPT „czarny punkt”, a pisemnie uzasadnienie niezgodność na właściwej stronie oraz przekazać natychmiast Zespołowi Sędziów Sportowych raport dotyczący tej niezgodności.

Jeżeli ta niezgodności nie zostanie usunięta na miejscu, Zespół Sędziów Sportowych wykluczy natychmiast samochód z zawodów i przekaze swoją decyzję FIA.

4.5.2 Naniesienie „czarnego punktu” do HPT jest równoważne całkowitej niezgodności samochodu w ten sposób, że zawodnik nie ma prawa uczestniczenia w trwających i / lub innych zawodach wymienionym samochodem. Niezgodność zostanie uznana za usuniętą dopiero po badaniach i umieszczeniu pisemnego potwierdzenia na tej samej stronie HPT jak wskazano w 4.7.1. przez wybranego Delegata FIA.

4.5.3 Wszystkie „czarne punkty” gromadzone są w bazie danych, która w szczególności musi zawierać precyzyjne daty początku i końca obowiązywania czarnego punktu.

4.6 Procedury odwoławcze od decyzji ASN

4.6.1 Jeżeli ASN odmówi zatwierdzenia HPT, wnioskodawca ma prawo prosić FIA o wszczęcie procedury odwoławczej.

4.6.2 Wnioskodawca ma prawo pisemnie zażądać od ASN, w przeciągu 30 dni od otrzymania odmowy, przesłania do FIA kompletnych akt dotyczących karty.

4.6.3 ASN musi dostosować się do wniosku w ciągu 14 dni od otrzymania odwołania.

4.6.4 FIA poinformuje wnioskodawcę i ASN o swojej decyzji.

4.6.5 Koszty postępowania odwoławczego są opłacane w FIA w momencie wnoszenia odwołania. Jeżeli odwołanie zostanie uznane za zasadne, ASN zwrócić koszty wnioskodawcy.

4.7 Baza danych samochodów historycznych FIA

4.7.1 ASN-y przechowują w bazie danych informacje dotyczące HPT, które wydały.

5 PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA

5.1 Następujące przepisy są obowiązkowe, z wyjątkiem Rajdów Zgodności gdzie są zalecane.

5.2 Przedstawienie samochodu na badaniu kontrolnym jest równoważne deklaracji zawodnika, że samochód może wziąć udział w zawodach z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa. Samochód przedstawiony na BK musi być czysty.

5.3 Akumulator, główny wyłącznik prądu

5.3.1 Zabezpieczenie czopów akumulatora przed ryzykiem zwarcia jest obowiązkowe.

5.3.2 W samochodzie musi być zamontowany centralny wyłącznik prądu, który rozłącza wszystkie obwody elektryczne (akumulator, alternator lub prądnicę, światła, sygnalizatory, zapłon, sterowniki elektryczne etc. – z wyjątkiem zasilających gaśnicę) i zatrzymuje również silnik.

Musi to być o model przeciwybuchowy dostępny od wewnątrz i od zewnątrz samochodu. Na zewnątrz panel uruchamiający wyłącznik musi być zamontowany przy podstawie przedniej szyby w samochodach zamkniętych, mniej niż 50 cm od tego miejsca lub na tylnej szybie z „plexi”, za siedzeniem kierowcy. System uruchamiania urządzenia oznaczony będzie czerwoną iskrą na trójkątnym niebieskim z tle z białym obramowaniem o podstawie przynajmniej 120 mm.

Powyższy system uruchamiania zewnętrznego dotyczy wyłącznie samochodów zamkniętych.

Od wewnątrz, kierowca i pilot zajmujący swoje miejsca z zapiętymi pasami muszą posiadać łatwy dostęp do wyłącznika.

5.3.3 W samochodach z zapłonem iskrowym, przełącznik uziemiający niskiego napięcia musi być zespolony z aparatem zapłonowym. Musi być łatwo dostępny z zewnątrz i z wewnątrz samochodu.

5.4 Kable, przewody i wyposażenie elektryczne

5.4.1 Na wewnątrz samochodu musi być zastosowana ochrona przewodów paliwowych, olejowych i hamulcowych przed możliwością uszkodzenia (przez kamienie, korozję, uszkodzenia mechaniczne, itd.), a wewnątrz samochodu - od wszelkiej możliwości pożaru.

5.4.2 Zabezpieczenia takie nie będą wzmacniały konstrukcji nadwozia.

5.4.3 Jeżeli seryjna instalacja jest zachowana, dodatkowe zabezpieczenia są niepotrzebne.

5.5 Układ paliwowy

5.5.1 Zbiorniki paliwa w samochodach z okresu od A do E muszą być standardowe, homologowane lub bezpieczne. Zaleca się wypełnienie zbiorników pianą zabezpieczającą zgodną z Amerykańską Specyfikacją Wojskową MIL-B-83054.

5.5.2 We wszystkich samochodach z okresu od F do I zbiornik paliwa jest dowolny, ale musi być wypełniony pianą zabezpieczającą zgodną z Amerykańską Specyfikacją Wojskową MIL-B-83054 lub przeciwybuchową folią „D-stop”.

5.5.3 Wszystkie bezpieczne zbiorniki paliwa muszą być zgodne z wymaganiami artykułu 253.14 obowiązującego Załącznika J (Zbiorniki paliwa zatwierdzone przez FIA).

5.5.4 Układy paliwowe, w których nie jest zastosowana elektryczna lub mechaniczna pompa paliwa muszą posiadać urządzenie izolujące, które będzie wyraźnie oznaczone.

5.5.5 Samochody używające paliwo inne niż benzyna, na przykład metanol, muszą posiadać fluorescencyjną pomarańczową planszę o średnicy przynajmniej 75 mm w tle każdego numeru startowego. Zaleca się aby kolor planszy był zgodny ze specyfikacją „Pantone 15-1354 TC Orange Crush”.

5.5.6 Korki wlewu paliwa

Korki wlewu paliwa typu szybkiego otwierania (Monza) muszą posiadać urządzenie dublujące w celu uniemożliwienia każdego przypadkowego otwarcia, chyba że zawór zwrotny jest zainstalowany pomiędzy korkiem wlewu paliwa i zbiornikiem(-ami) paliwa.

5.6 Przegrody

5.6.1 Od okresu F muszą być zamontowane przegrody ogniodporne. Dla innych okresów są zalecane.

5.7 Gańnice

5.7.1 Wszystkie samochody biorące udział w wyścigach torowych, wyścigach górskich i rajdach muszą być zaopatrzone w co najmniej jedną ręczną gańnicę zgodna z Artykułem 253.7.3. obowiązującego Załącznika J.

5.7.2 Homologowany system gańniczy, zgodny z Artykułem 253.7.3. obowiązującego Załącznika J (Obowiązujący Załącznik J - Lista Techniczna nr 16) jest zalecany. Niemniej, w jedno lub dwumiejscowych samochodach wyścigowych zewnętrzny włącznik systemu gańniczego wymagany w Artykule 253.7.3. jest nieobowiązkowy.

5.8 Zbiorniki gromadzące olej (nieobowiązkowe w rajdach)

5.8.1 Zbiorniki takie o pojemności 2 litrów muszą być zamontowane we wszystkich samochodach o maksymalnej pojemności skokowej 2 litrów, dla wszystkich innych minimalna pojemność to 3 litry.

5.8.2 Żaden zbiornik zbierający olej nie jest konieczny, jeżeli samochód był fabrycznie wyposażony w zamknięty układ odpowietrzający (odma) i system jest w dalszym ciągu używany.

5.9 Przepustnice

5.9.1 Każda przepustnica musi być wyposażona w zewnętrzną sprężynę zwrotną, z wyjątkiem podwójnych gaźników, które muszą posiadać sprężynę wewnętrzną.

5.10 Lusterka Wsteczne

5.10.1 Wyścigi: dwa lusterka wsteczne muszą być zamontowane, a minimalna powierzchnia szkła wynosi 90 mm².

5.10.2 Rajdy: lusterka wsteczne muszą być zgodne z przepisami ruchu drogowego kraju, w którym samochód jest zarejestrowane.

5.11 Światła

5.11.1 W wyścigach torowych „szkło” wszystkich przednich świateł musi być zasłonięte lub zaklejone taśmą.

5.12 Szyba przednia

5.12.1 We wszystkich samochodach turystycznych, CT, GT i GTS szyby przednie muszą być wykonane ze szkła laminowanego. W wyjątkowych przypadkach zgoda na odstępstwo może zostać wydana przez wybranego Delegata FIA dopuszczającą zastosowanie sztywnego przezroczystego plastiku podczas trwającego sezonu, jeżeli przednia szyba nie jest dostępna ze szkła laminowanego. W pozostałych samochodach można zastosować sztywny przezroczysty plastik.

5.13 Pałaki / Klatki bezpieczeństwa

5.13.1 Nawet gdy niniejszy artykuł ich nie wymaga, pałaki bezpieczeństwa są stanowczo zalecane dla wszystkich samochodów historycznych.

5.13.2 Wymagania

- a) Okres od A do E: Pałaki / klatki bezpieczeństwa tak jak opisane poniżej są zalecane, za wyjątkiem samochodów z oryginalnymi pałakami / klatkami bezpieczeństwa, których specyfikacja musi być zgodna lub przewyższająca użytą w czasach, kiedy samochód brał udział w zawodach w Okresie.

- b)** Dla wszystkich innych okresów: Pałaki / klatki bezpieczeństwa zapewniające wystarczającą ochronę są obowiązkowe, z wyjątkiem seryjnych produkcyjnych samochodów turystycznych i seryjnych produkcyjnych samochodów wielkiej turystyki, dla których są stanowczo zalecane. Pałaki / klatki bezpieczeństwa mogą być zgodne ze specyfikacją okresu (z wyjątkiem konstrukcji z lekkich stopów – patrz poniżej), lub zgodne ze specyfikacją opisaną w niniejszym artykule.

5.13.3 Jeżeli klatka bezpieczeństwa jest zamontowana, tylna kanapa może zostać usunięta z samochodu.

5.13.4 Aluminiowe pałaki są zabronione w każdym okresie, z wyjątkiem samochodów, w których są fabrycznie nie wymienne lub stanowią integralną część struktury samochodu (na przykład: Porsche Carrera 6, 908, 917).

Gdy klatka bezpieczeństwa wyprodukowana z lekkiego stopu jest opisana w rozszerzeniu homologacji danego samochodu, koncepcja klatki może być utrzymana, ale zastosowanym materiałem musi być stal zgodnie z aktualnie obowiązującym Załącznikiem J. To samo dotyczy wymiarów rur.

5.13.5 Specyfikacje

- a)** Dla samochodów Formuły 1 z Okresu F (od 1/1/1961 do 31/12/1965) jeżeli pałak / klatka bezpieczeństwa stanowi integralną część struktury pojazdu, może być używana zamiast tej opisanej w artykule 5.13.
- b)** Od Okresu F do Okresu G, inne jedno i dwumiejscowe samochody wyścigowe oraz samochody otwarte GT, GTS, i GTP muszą być wyposażone w pałak / klatka bezpieczeństwa zgodne z okresem specyfikacji (jeśli pałak / klatka bezpieczeństwa były wymagane) lub artykułem 277 Załącznika J 1993 (Patrz Załącznik VI tego regulaminu). Dla zawodów, podczas których w samochodzie przebywa pilot klatka musi być przynajmniej zgodna z rysunkiem 253-3 (Patrz Załącznik V tego regulaminu) i zakrywać całą szerokość otworu kabiny.
- c)** Wzmocnienia tylne mogą zostać zamienione lub uzupełnione przez wzmocnienia skierowane do przodu, muszą one być umocowane do pałaka głównego w odległości nie większej niż 1/3 odległości dzielącej wierzchołek pałaka od dolnego punktu zakotwiczenia; elementy te nie mogą utrudniać wyjścia z samochodu.
- d)** Dla zamkniętych wyczynowych samochodów GT i produkcyjnych turystycznych oraz zamkniętych GTP do Okresu G włącznie: klatka / pałak bezpieczeństwa musi być zgodny z okresem specyfikacji (jeśli pałak / klatka bezpieczeństwa były wymagane) lub artykułem 253.8 Załącznika J 1993 (patrz Załącznik VI niniejszego regulaminu). Może zostać dodana jeden element poprzeczny pomiędzy punktem przecięcia i montażu, na pałaku głównym lub pomiędzy tylnymi podporami, tak samo jak maksymalnie dwa wzmocnienia po każdej stronie tak jak opisane w 5.13.6. Wzmocnienia zrobione zgodnie z rysunkami od 253-3 do 253-10 i 253-12 do 253-17B z obowiązującego Załącznika J.
- e)** Klatka musi być zaprojektowana tak, żeby była zgodna z jednym rysunków od 253-4 do 253-6, do którego może zostać dodany jeden poprzeczny element pomiędzy punktem łączenia i montażu, na pałaku głównym lub pomiędzy tylnymi podporami, tak samo jak maksymalnie dwa wzmocnienia po każdej stronie tak jak opisane w 5.13.6.
- f)** Wzmocnienia wykonane zgodnie z rysunkami od 253-7 do 253-9 są również dozwolone.

- g) Od Okresu H, wszystkie samochody muszą być wyposażone w pałąk / klatkę bezpieczeństwa zgodną ze specyfikacją okresu (jeżeli pałąk/klatka bezpieczeństwa była wymagana), z homologacją okresu lub z obecnie obowiązującym Załącznikiem J. Rury przechodzące przez przegrody lub zamocowane do nadwozia w odległości mniejszej niż 10 cm od punktów mocowania zawieszenia są dozwolone wyłącznie gdy homologowaną specyfikację lub z okresu.

5.13.6 Ogólne wymagania dotyczące konstrukcji pałąków i klatek bezpieczeństwa

- a) Klatki bezpieczeństwa dla samochodów z Okresów E i F mogą mieć maksymalnie osiem punktów montażowych (artykuł 8.2.2.2 Załącznika VI), gdzie punkt montażowy to połączenie pałąka/klatki bezpieczeństwa z nadwoziem/kadłubem poprzez spaw, śruby, nity. Każdy pałąk/klatka może mieć kontakt z kadłubem i nie będzie to traktowane jako punkt montażowy ponieważ nie ma stałego połączenia pomiędzy klatką/pałąkiem, a kadłubem.
- b) Nie może być żadnej belki bocznej, za wyjątkiem na poziomie sufitu lub pomiędzy pałąkami pionowymi z każdej strony otworu drzwi kierowcy i pasażera z przodu. Ilość belek poprzecznych w otworach drzwi nie może przekroczyć dwóch z każdej strony, nie mogą utrudniać wchodzenia i wychodzenia oraz mogą być zamontowane wyłącznie śrubami, a regulacja zamontowania nie może umożliwiać naprężania pałąka / klatki bezpieczeństwa. („Belką” jest odcinek rury tworzący pałąk / klatkę bezpieczeństwa pomiędzy łączeniami z innymi rurami lub pomiędzy łączeniami i punktem zakotwiczenia).
- c) Punkty montażowe i łączenia nie mogą posiadać urządzenia regulującego umożliwiającego naprężanie pałąka / klatki bezpieczeństwa.
- d) Klatki/pałąki bezpieczeństwa dla samochodów z podwoziem z centralną ramą, wykonanym całkowicie z włókna szklanego lub o rurowej konstrukcji aluminiowej muszą być zgodne ze specyfikacjami i projektami zatwierdzonymi przez FIA (na przykład Lotus Elan, Lotus Elite, Alpine Renault A 110). Projekty takich klatek muszą być przedstawione przez ASN w FIA do zatwierdzenia.
- e) Wymagania artykułu 253.8.5 Załącznika J 1993 (Patrz Załącznik VI tego regulaminu) muszą być przestrzegane.
- f) Śruby i nakrętki muszą być o odpowiedniej minimalnej średnicy w zależności od ich liczby. Muszą być możliwie najwyższej jakości (najlepiej typu lotniczego). Śruby i nakrętki o łbach kwadratowych nie mogą być używane.
- g) Do głównej konstrukcji muszą być użyte rury o ciągłej długości o gładkich zagięciach, nie posiadające oznak zaciskania, ani uszkodzeń ścian.
- h) Wszelkie spawy powinny być najwyższej jakości z pełną penetracją (najlepiej spawanie łukowe w osłonach gazowych).
- i) Od Okresu G przepisy Załącznika J dla danego okresu muszą być przestrzegane.

5.14 Czerwone światła tylne

5.14.1 Wszystkie samochody oryginalnie wyposażone w tylne światła stop, muszą mieć je sprawne w trakcie zawodów.

5.14.2 Wszystkie samochody jedno miejscowe od okresu G, i wszystkie inne samochody nie-jednomiejscowe nie wyposażone fabrycznie w tylne światła muszą mieć sprawne czerwone światło ostrzegawcze, kierowane do tyłu, wyraźnie widoczne od tyłu, zamontowane mniej niż 10 cm od osi środkowej samochodu, o powierzchni

pomiędzy 20 a 40 cm², solidnie zamontowane, z możliwością włączenia przez kierowcę. Światło musi być żarowe o mocy żarówki co najmniej 21 wat lub LED typu „Taharsis” lub „Dm Electronics”. Światło takie jest zalecane do wszystkich innych samochodów.

5.15 Pasy Bezpieczeństwa

5.15.1 Wszystkie samochody od Okresu F z pałąkiem bezpieczeństwa muszą być wyposażone w pasy bezpieczeństwa zgodne z artykułem 253.6 aktualnego Załącznika J.

5.15.2 W konfiguracji dwóch pasów ramieniowych i dwóch biodrowych, muszą być dwa punkty montażowe do kadłuba dla pasów biodrowych i dwa lub ewentualnie jedno miejsce mocowania, symetryczne względem fotela, dla pasów ramieniowych. Pasy bezpieczeństwa nie mogą być modyfikowane.

5.15.3 W rajdach, dwa przecinaki muszą stałe znajdować się w kabinie. Muszą być łatwo dostępne dla kierowcy i pilota zajmujących swoje miejsca z zapiętymi pasami.

5.16 Zagłówki

5.16.1 Zalecane dla wszystkich samochodów (artykuł 259.14.4 Załącznika J)

5.17 Maski (samochody turystyczne, CT, GT, GTS, GTP)

5.17.1 Musi być odpowiednio zamknięta. Seryjny zamek musi być zdemontowany i zastąpiony zewnętrznymi bezpiecznymi zamocowaniami.

5.17.2 Od Okresu G muszą być zamontowane przynajmniej dwa dodatkowe zamocowania dla przedniej maski i klapy bagażnika.

5.17.3 Wewnętrzny mechanizm zamykający musi być nieczynny lub usunięty.

5.18 Uszy holownicze

5.18.1 Za wyjątkiem samochodów jednomiejscowych, wszystkie samochody muszą mieć ucho holownicze z tyłu i z przodu. Charakterystyka jak niżej:

- a) wewnętrzna średnica pomiędzy 80 mm a 100 mm
- b) muszą być mocno zamontowane do przedniej i tylnej struktury samochodu
- c) zamontowane w sposób pozwalający na ich użycie, kiedy samochód jest unieruchomiony na podłożu zwirowym
- d) muszą być dobrze widoczne i pomalowane na żółto, czerwono lub pomarańczowo.

5.19 Układ kierowniczy, zdejmowane koło kierownicy

5.19.1 Ze względów bezpieczeństwa jednocześnie kolumny kierownicze mogą być zastąpione kolumnami posiadającymi połączenia uniwersalne lub urządzenia teleskopowe, ale zachowane muszą być wszelkie oryginalne funkcje; kolumny te pochodzą z samochodów homologowanych przez FIA o równoważnej pojemności silnika. Od Okresu G, przepisy grupy muszą być przestrzegane.

5.19.2 Oryginalne koło kierownicy może być zastąpione kołem z systemem szybkiego demontażu.

5.20 Testowanie Sprawności

5.20.1 Zalecane w pewnych kategoriach; patrz Załącznik III.

5.21 Naprawy

5.21.1 Naprawy części z materiałów kompozytowych muszą być wykonane zgodnie z przepisami Załącznika IV.

5.22 Fotele

5.22.1 Dla samochodów GTS i CT z Okresu F (1/1/1962) lub późniejszych, jeżeli oryginalne fotele przednie są zmienione to tylko na fotele z okresu specyfikacji lub na kompletny system foteli posiadający ważną homologację FIA. Dla pozostałych okresów takie fotele są zalecane.

W przypadku samochodów GT i T z Okresu F (1/1/1962) lub późniejszych, jeżeli oryginalne fotele są zmienione, musi to być kompletny system foteli posiadający ważną homologację FIA. Dla pozostałych okresów takie fotele są zalecane.

5.23 Koło kierownicy

5.23.1 Alternatywne koła kierownicy o innej średnicy i stylu mogą być zamontowane. Mogą posiadać system szybkiego demontażu.

6 PRZEPISY TECHNICZNE DLA SAMOCHODÓW NIEHOMOLOGOWANYCH

6.1 Postanowienia ogólne

6.1.1 Samochody niehomologowane muszą być zgodne z oryginalnym okresem specyfikacji i Artykułem 5 (Bezpieczeństwo).

6.1.2 Ponadto, oprócz niniejszego artykułu 6 samochody Grand Prix Thoroughbred muszą być zgodne z Załącznikiem X Załącznika K.

6.2 Nadwozie samonośne lub o konstrukcji jednoczęściowej

6.2.1 Nadwozie musi być zgodne z oryginalnym projektem i budową. Dodatkowy materiał może zostać dodany do naprawy kompozytowych nadwozi, po czym musi być wykonana profesjonalna inspekcja techniczna, której wynik musi być dołączony do karty FIA.

6.2.2 Prace naprawcze muszą być zgodne z Załącznikiem IV Załącznika K. Żadna inna modyfikacja nie może być wprowadzona do nadwozia, a wszystkie wymagania bezpieczeństwa z okresu uczestnictwa samochodu w zawodach międzynarodowych (zwanego dalej „międzynarodową karierą”) muszą być przestrzegane.

6.3 Przednie i tylne zawieszenie

6.3.1 Punkty mocowania zawieszenia do ramy nadwozia nie mogą różnić się położeniem i wymiarami od tych ze specyfikacji okresu. Sztynne mosty, osie i układ kierowania muszą być zgodne ze specyfikacją okresu.

6.3.2 System zawieszenia (typ resorów, amortyzatorów, kierowanie kołami i osiami) nie może być modyfikowany, a elementy kierowania i zawieszenia nie mogą dodane chyba, że chodzi o specyfikacji okresu.

6.3.3 Stabilizatory i teleskopowe amortyzatory są dozwolone jeżeli występują w specyfikacji okresu. Stabilizatory muszą być wykonane z pełnych belek dla samochodów z Okresów E i F. Samochody z Okresu G mogą mieć zamontowane rurowe stabilizatory, jeżeli udowodniono, że są zgodne ze specyfikacją okresu.

6.3.4 Amortyzatory teleskopowe z aluminium i/ lub gazowe mogą być montowane w samochodach począwszy od Okresu G lub gdy pozwala na to klasyfikacja okresu. Amortyzatory cierne nie mogą mieć regulowanych poziomów ciernych.

6.3.5 Regulowane mocowania sprężyn mogą być stosowane we wszystkich samochodach, jeżeli były stosowane w specyfikacji okresu.

6.3.6 Elementy gumowe mogą zostać zmienione na nieoryginalne pod warunkiem, że nie wpłynie to na zmianę wymiarów.

6.3.7 Użyte sworznie muszą być zgodne ze specyfikacją okresu. Mogą być użyte

w stabilizatorach przechyłu dla Okresu F i późniejszych pod warunkiem, że geometria zawieszenia nie zostanie zmieniona.

6.3.8 Sprężyny zawieszenia muszą być o stałych wartościach, chyba że podczas okresu produkowane były sprężyny o zmiennych wartościach.

6.3.9 W samochodach fabrycznie wyposażonych w aktywny układ zawieszenia można zainstalować nie aktywny używany w danym modelu w danym okresie.

6.3.10 W niektórych samochodach w elementach zawieszenia muszą być wykonane testy sprawności zgodnie z Załącznikiem III Załącznika K.

6.4 Silnik

6.4.1 Podzespoły silnikowe i osprzęt silnika muszą pochodzić z specyfikacji okresu, muszą być tej samej marki, modelu i typu zgodne ze specyfikacją producenta dla której istnieje ewidencja okresu.

6.4.2 Średnica cylindra nie może być powiększona ponad tę ze specyfikacji okresu, za wyjątkiem samochodów z Okresów od A do D, w których może być zwiększona do 5%. Operacja ta może być wykonana, jeżeli zachowane zostaną limity pojemnościowe klasy, do której samochód należy (Patrz Załącznik I).

6.4.3 Silniki, których pojemność jest mniejsza od górnej granicy okresu, pojemności nie można powiększyć powyżej pojemności wykorzystywanej w czasie międzynarodowej kariery samochodu.

6.4.4 Jedynie do samochodów z oryginalnie zamontowanymi silnikami DFY można stosować silniki pochodne od DFY. Do samochodów wyposażonych w silniki Cosworth DFV można używać komponentów z każdego silnika Cosworth DFV.

6.4.5 Skok tłoka nie może być zmieniony względem wymiarów podanych w specyfikacji okresu producenta.

6.4.6 Wały korbowe, korbowody, tłoki i łożyska mogą być większych rozmiarów niż w specyfikacji okresu, jeżeli zmieszczą się o w oryginalnej skrzyni korbowej. Muszą być wykonane z materiału tego samego typu. Sposób konstrukcji jest dowolny.

6.4.7 Liczba gniazd zaworowych, ani długość zaworów nie może przekroczyć specyfikacji producenta, chyba że istnieje dowód z okresu.

Wymiany głowicy mogą mieć miejsce, jeżeli udowodniono ich stosowanie w danym okresie.

6.4.8 Pojemność cylindrów (lub szacowana pojemność) samochodów z silnikami z doładowaniem, z turbodoładowaniem, wirowymi, turbinowymi i parowymi będzie zwiększona zgodnie z przelicznikiem używanym w danym okresie.

6.4.9 Oryginalna kolejność zapłonu musi być zachowana.

6.4.10 W wałach korbowych nie wyposażonych oryginalnie w wargowe uszczelki olejowe (simmering) można zastosować takie uszczelki modyfikując istniejące części i / lub dodając gniazdo.

6.5 Zapłon

6.5.1 Zapłon elektroniczny może być użyty tylko jeżeli odpowiada specyfikacji okresu.

Samochody Okresu F, dla których stosowanie elektronicznego zapłonu w Okresie jest udowodniona może być wyposażona w elektroniczny zapłon z poza okresu pod warunkiem, że układ ten jest włączany jednym lub kilkoma wyłącznikami, że posiada cewkę zapłonową o minimalnej rezystancji 3 omów, że iskra jest dzielona przez palec rozdzielacza i, że rozdział iskry jest całkowicie kontrolowany środkami mechanicznymi.

Układy wieloiskrowe jak również układy gdzie rozdział iskry jest modyfikowany elektronicznie są zabronione. Wyjątkowo, gdy udowodniono, że inne metody zapłonu były legalnie stosowane w danym okresie, metody te mogą być stosowane pod warunkiem, że są identyczne w każdym punkcie z metodą okresu.

Samochody niehomologowane w Okresie GR mogą być wyposażone w magnetyczne lub optyczne urządzenie zapłonowe, jeżeli było stosowane w danym okresie. Układy z wyładowaniem pojemnościowym mogą być stosowane, jeżeli udowodniono ich stosowanie w danym okresie.

Układy zapłonu elektronicznego, które kontrolują rozdział iskry są dozwolone jedynie gdy odpowiadają modyfikacji z danego okresu.

6.5.2 Elektroniczny ogranicznik obrotów może być stosowany w samochodach od Okresu F.

6.5.3 Stosowanie elektronicznych systemów zarządzania silnikiem dla silników DFV/DFY jest zabronione, a w pozostałych samochodach zgodnie z specyfikacją okresu.

6.5.4 Cewka zapłonowa, kondensator i rozdzielacz dla marka iskrownika są dowolne ale muszą być zgodne ze specyfikacją producenta dla konkretnego modelu.

6.6 Smarowanie

6.6.1 Zezwala się na zmianę systemu smarowania, na przykład z mokrej miski olejowej na suchą zgodnie ze specyfikacją okresu. (Sucha miska olejowa jest niedozwolona w Formule Junior przed 1961 rokiem).

6.6.2 Liczba i typ pomp oleju, i długość przewodów olejowych musi być zgodna z specyfikacją okresu.

6.6.3 Umiejscowienie chłodnic oleju jest dowolne ale nie może zmieniać sylwetki samochodu.

6.7 Układ paliwowy

6.7.1 Gaźniki z tego samego lub wcześniejszego okresu mogą być stosowane, jeżeli ich liczba, ich ogólny typ oraz ogólna zasada działania jest taka sama jak oryginalnie stosowane w danym okresie w danym modelu.

6.7.2 W samochodach z wtryskiem paliwa można zastosować gaźniki, jeżeli pochodzą z tego samego okresu.

6.7.3 Wtrysk paliwa i/lub doładowanie mogą być użyte tylko w pojedynczym samochodzie gdy były używane w danym okresie i jest to system oryginalny.

6.7.4 Mechaniczne pompy paliwa mogą być zastąpione elektrycznymi i na odwrót.

6.7.5 Zbiornik paliwa musi być zgodny z wymogami artykułu 5.5, o pojemności nieprzekraczającej homologowanej lub fabrycznej, i musi znajdować się w oryginalnym miejscu lub z tyłu samochodu.

6.8 Wskaźniki

6.8.1 Elektroniczne wskaźniki muszą być zgodne ze specyfikacją okresu, niemniej mogą być stosowane systemy gromadzenia danych takich jak: obroty silnika, ciśnienie i temperatura oleju silnikowego, temperatura płynu chłodzącego, ciśnienie paliwa.

6.9 Skrzynia biegów

6.9.1 Wszystkie samochody muszą być wyposażone w skrzynię biegów ze specyfikacji okresu. Automatyczne skrzynie biegów, nadbiegi oraz dodatkowe biegi do jazdy do przodu są niedozwolone, chyba że występowały w specyfikacji okresu.

6.9.2 Montowanie skrzyń elektrycznych Cotal, epicyklicznych Wilson

i czterobiegowych do samochodów z Okresu C (1/1/1919 - 31/12/1930) spowoduje sklasyfikowanie samochodu w Okresie D (1/1/1931 - 31/12/1946).

6.9.3 Skrzynie biegów wyprodukowane według specyfikacji z Okresu E (1/1/1947 - 31/12/1960) nie mogą być montowane do samochodów wyprodukowanych we wcześniejszych okresach.

6.9.4 Jeżeli w samochodzie zamontowana jest inna skrzynia biegów, to musi pochodzić tylko z tego samego lub wcześniejszego okresu.

6.9.5 Samochody z Okresu F z silnikiem zamontowanym z tyłu mogą być wyposażone w skrzynię biegów Hewland Mk8 pod warunkiem, że liczba przełożeń do przodu będzie taka sama.

6.9.6 W samochodach z półautomatyczną skrzynią biegów można zastosować manualną skrzynię biegów pochodzącą z tego samego modelu samochodu.

6.9.7 W wałach wejściowych i głównych skrzyni biegów nie posiadających oryginalnie wargowych uszczelki olejowych można zastosować takie uszczelki modyfikując istniejące części i / lub dodając gniazdo.

6.10 Przekładnia główna

6.10.1 Mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu mogą być stosowane jeżeli odpowiadają specyfikacji okresu. W każdym samochodzie tak wyposażonym do specyfikacji Okresu F włącznie można stosować tylko mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu typu mechanicznego odpowiadające specyfikacji okresu.

6.10.2 Mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu są niedozwolone w samochodach z Okresów od A do C (- 31/12/1930). Mogą być stosowane tylko do samochodów z Okresu D (1/1/1931 - 31/12/1946) jeżeli tak było w specyfikacji okresu dla danego modelu.

6.10.3 Mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu nie mogą być stosowane w samochodach Formuły Junior i Formuły 3 (1964-70).

6.11. Hamulce

6.11.1 Elementy układu hamulcowego muszą odpowiadać w całości specyfikacji okresu danego modelu, z wyjątkami opisanymi poniżej.

6.11.2 W samochodach z Okresów od A do C, fabrycznie wyposażonych w układ hamulcowy na dwa koła można zastosować układ hamulcowy na cztery koła, jeżeli taki został zastosowany przez producenta w następnych modelach z tego samego okresu pod warunkiem, że są zgodne ze specyfikacją okresu producenta.

6.11.3 Zmiana na inny układ mechaniczny lub hydrauliczny jest dozwolona jeżeli odpowiada specyfikacji okresu.

6.11.4 Tarcze hamulcowe, tarcze hamulcowe wentylowane, wielotłoczkowe zaciski są dozwolone tylko jeżeli odpowiadają specyfikacji okresu.

6.11.5 Hydrauliczny układ hamulcowy może zostać zmodyfikowany na dwuobwodowy działający jednocześnie na wszystkie cztery koła poprzez dwa niezależne obwody hydrauliczne.

6.11.6 Dozwolone jest doprowadzenie przewodu powietrza, jeżeli jego zadaniem będzie chłodzenie tarcz hamulcowych.

6.11.7 Hydrauliczne przewody hamulcowe mogą być zastąpione przewodami typu „Aeroquip”.

6.11.8 W samochodach oryginalnie wyposażony w hamulce karbon-karbon można zastosować współczesne tarcze stalowe ze standardowymi klockami.

6.12 Koła

6.12.1 Wszystkie koła muszą być zgodne ze specyfikacją okresu i mieć oryginalną średnicę stosowaną podczas międzynarodowej kariery samochodu.

6.12.2 Szerokość obręczy nie może być zwiększona, ale może być zmniejszona, aby zamontować dostępne opony.

6.12.3 Okresy A-D

- Obręcze o średnicy 19 cali są dozwolone do zamontowania opon wyścigowych.
- Obręcze do opon (BE) lub (SS) mogą być wymienione zgodnie z poniższą tabelą:

Oryginalny rozmiar	Minimalna średnica obręczy	Maksymalna szerokość
BE/SS	Wysokość obręczy	Wysokość obręczy
26 x 3	19 cali	3,5 cala
710 x 90, 28 x 4	19 cali	4,5 cala
760 x 90, 810 x 90	21 cali	4.75 cala
30 x 3, 30 x 3,5	21 cali	4,75 cala
815 x 105, 820 x 120	21 cali	5,25 cala
880 x 120, 32 x 4,5	21 cali	6,00 cali
730 x 130	17 cali	5,25 cala

- Minimalna dozwolona średnica obręczy wynosi 16 cali, chyba że w okresie specyfikacji samochodu używane były mniejsze.
- Maksymalna średnica obręczy nie może być większa niż o 1 cal względem okresu specyfikacji.

6.12.4 Okresy od E do F włącznie

- Minimalna dozwolona średnica to ta, która może być zweryfikowana w specyfikacji okresu.
- Maksymalna szerokość obręczy musi być zgodna z specyfikacją okresu i nie szersza niż 5,5 cala (6,5 dla samochodów z Okresu F), chyba że dowód z okresu specyfikacji może uzasadnić stosowanie szerszego rozmiaru.
- Jeżeli specyfikacja okresu nie istnieje, lub jeśli zaproponowana szerokość jest większa niż 5,5 (6,5) cala, wymiar precyzuje Historyczna Robocza Grupa Techniczna FIA.
- Maksymalna średnica obręczy dla Formuły Junior to 5 cali (127 mm), dla samochodów z Okresu E (1/11/1947 – 31/12/1960) i 6,5 cala (165 mm) z Okresu F (1/11/1961 – 31/12/1965).
- Jedynie seryjne koła z dzielonymi obręczami ze specyfikacji okresu są dozwolone.

6.12.5 Od Okresu G

- Węższe obręcze kół niż w oryginalnej specyfikacji mogą być używane.
- Dla niektórych kategorii, koła muszą być zgodne z testami sprawności Załącznika III do Załącznika K, nawet jeżeli są nowe.

- c) Oryginalne koła wykonane z kilku materiałów mogą być zastąpione kołami wyprodukowanymi tylko z jednego z tych materiałów pod warunkiem, że zostanie zachowany ich wygląd i wymiary.

6.12.6 Opony

Musza być zgodne z Artykułem 8.

6.13 Nadwozie

6.13.1 Sylwetka samochodu musi pozostać oryginalna jak w okresie, w którym samochód brał udział w zawodach, bez dodatkowych wlotów powietrza, wgłębień czy pogrubień. Dodanie klatki bezpieczeństwa nie jest uznawane za modyfikację sylwetki.

6.13.2 Zamienne elementy zewnętrzne nadwozia muszą wiernie odwzorowywać oryginał oraz być wykonane z materiału tego samego typu co oryginalne nadwozie.

6.13.3 Dla samochodów z Okresów A-D, dozwolone jest nadwozie w stylu okresu, wykonane z materiału tego samego typu i o tej samej masie pod warunkiem, że jest zgodne z nadwoziem montowanym w danym modelu w okresie. W takim przypadku właściciel musi poinformować ASN i przedstawić zdjęcia pokazujące obydwie boki, przód, tył oraz wnętrze.

6.13.4 Osłona przestrzeni bagażowej musi być elastyczna, chyba że jest to oryginalna część nadwozia (potwierdzona zdjęciem z okresu), wtedy krawędzie muszą być zabezpieczone. Siedzenia pasażerów mogą być usunięte.

6.13.5 Dla samochodów TGP, nadwozie musi być w barwach pochodzących z kariery międzynarodowej samochodu, jeżeli były dozwolone przez przepisy kraju, w którym odbywały się zawody.

6.14 Akcesoria aerodynamiczne

6.14.1 Akcesoria aerodynamiczne mogą być montowane tylko jeżeli odpowiadają specyfikacji okresu.

6.14.2 Zastosowane urządzenia muszą być zgodne z projektem, a wymiary i umiejscowienie takie jak w specyfikacji okresu.

6.14.3 W samochodach jednomiejscowych, żadne urządzenia aerodynamiczne, które było zamontowane na częściach niezawieszonych samochodu i / lub mogłoby być sterowane z kabiny nie jest dozwolone.

6.14.4 Ewentualne oryginalne urządzenia aerodynamiczne stosowane w zawodach nie są obowiązkowe.

6.14.5 W samochodach, które startowały w danym okresie ze stałym płaszczem aerodynamicznym (w latach 1981 i 1982) może pozostać oryginalne mocowanie, jednakże musi być zachowany minimalny prześwit statyczny 40 mm od podłoża. Taśmy ślizgowe nie są dozwolone.

6.15 Układ elektryczny

6.15.1 Alternatory mogą być zamontowane wyłącznie, gdy odpowiadają specyfikacji okresu.

6.15.2 Napięcie nominalne akumulatora i sprzętu elektrycznego może być zmienione z 6 na 12 volt. Typ, marka i pojemność akumulatora (Ah) są dowolne. Oryginalne umiejscowienie akumulatora może być zmienione.

Jeżeli akumulator jest zachowany w kabinie musi być bezpiecznie przymocowany oraz posiadać szczelną osłonę izolującą.

6.16 Oświetlenie

6.16.1 Oryginalny układ oświetleniowy samochodu musi być sprawny.

6.17 Rozstaw osi, rozstaw kół, prześwit

6.17.1 Rozstaw osi

Nie może różnić się od specyfikacji okresu.

6.17.2 Rozstaw kół

Nie może różnić się od specyfikacji okresu.

6.17.3 Prześwit

We wszystkich samochodach do Okresu D włącznie, wszystkie elementy masy zawieszanej samochodu muszą mieć minimalny prześwit 100 mm, tak, aby klocek o wysokości 100 mm można było włożyć pod samochód, z każdej strony.

Samochody z Okresów E i F: muszą mieć minimalny prześwit 60 mm, tak aby klocek o wysokości 60 mm można było włożyć pod samochód, z każdej strony.

6.17.4 We wszystkich samochodach z okresu G i późniejszych, specyfikacja okresu musi być przestrzegana.

6.17.5 Prześwit jest mierzony bez kierowcy, ale z kołami i oponami używanymi w zawodach, wymienionymi w razie uszkodzenia kół lub opon.

6.18 Masa

6.18.1 Minimalna masa samochodu jest podana w oryginalnym regulaminie dla kategorii lub, jeżeli masa nie jest wymieniona w publikacjach z danego okresu.

7. REGULAMIN TECHNICZNY DLA PRODUKCYJNYCH SAMOCHODÓW DROGOWYCH

7.1 Postanowienia ogólne

7.1.1 Regulamin stosuje się do samochodów turystycznych, wyczynowych samochodów produkcyjnych, samochodów wielkiej turystyki i wyczynowych samochodów wielkiej turystyki tak jak opisano w artykule 2.

7.1.2 Wszystkie samochody muszą być zgodne z artykułem 5 (Bezpieczeństwo).

7.2 Karty homologacyjne i identyfikacyjne

7.2.1 Kiedy FIA ustanowiła Załącznik J dla samochodów turystycznych i wielkiej turystyki w 1954 roku, karty identyfikacyjne lub homologacyjne, wystawiane przez ASN ustanawiały specyfikacje samochodów. Od roku 1958 (samochody wielkiej turystyki) i 1960 (samochody turystyczne), ASN dostarczały do CSI FIA niezbędnych informacji do wypełniania kart i ich wydawania. Wszystkie karty identyfikacyjne i homologacyjne uwierzytelnione przez FIA będą uznawane jako karty homologacyjne.

7.2.2 Przyjmuje się, że niektóre samochody turystyczne i wielkiej turystyki z Okresu E (1/1/1947 - 31/12/1961) nie były homologowane w tym Okresie, dlatego też karty mogą nie zawierać wszystkich opcji Okresu.

7.2.3 Dla samochodów, których karty homologacyjne nie zostały zebrane w okresie, Grupa Techniczna zbierze retrospektywne karty homologacyjne na podstawie danych dostarczonych przez ASN oryginalnego producenta.

7.2.4 Retrospektywne karty homologacyjne muszą być następnie zatwierdzone przez Komisję Historyczną Sportu Samochodowego przed dodaniem do listy kart homologacyjnych FIA.

7.2.5 Specyfikacja okresu samochodów wielkiej turystyki, drogowych samochodów sportowych i produkcyjnych samochodów turystycznych niehomologowanych, bez historii startów w zawodach międzynarodowych, ale zatwierdzonych przez KHSS jest uszczegóławiana w kartach identyfikacyjnych dla każdego zatwierzonego modelu. Karty identyfikacyjne są zbierane przez ASN rekomendujący zatwierdzenia danego modelu. Ich przegląd dokona Robocza Grupa Techniczna KHSS, Podkomisja Zgodności Pojazdów i zatwierdzi KHSS.

7.3 Ogólny Regulamin Techniczny dla produkcyjnych samochodów drogowych

7.3.1 Samochody turystyczne, wyczynowe turystyczne, GT i GTS okresów E, F i G1 (1/1/1947 - 31/12/1969) muszą być zgodne z Załącznikami VIII i IX Załącznika K.

7.3.2 Samochody turystyczne, wyczynowe turystyczne, wielkiej turystyki i wyczynowe wielkiej turystyki (GTS) od Okresu G2 (1/1/1970 – 31/12/1971) muszą być zgodne z przepisami zawodów międzynarodowych Załącznika J z ostatniego roku okresu tak, jak określa to artykuł 3.

7.3.3 Samochód turystyczny musi być zgodny ze swoją kartą homologacyjną, ale żaden ostemplowany wariant homologacji „ważny wyłącznie w Grupie 2” nie jest dozwolony. Układ wspomagania hamulca może być odłączony lub usunięty.

7.3.4 Samochód GT musi być zgodny ze swoją kartą homologacyjną, ale żaden ostemplowany wariant homologacji „ważny wyłącznie w Grupie 4” nie jest dozwolony.

7.3.5 Dla wyczynowych samochodów turystycznych i wyczynowych samochodów wielkiej turystyki od Okresu G2, wyłącznie oryginalne dokumenty homologacyjne FIA z rozszerzeniami i wariantami homologowane w danym okresie są ważne jak również modyfikacje wyraźnie dozwolone w przepisach Załącznika J.

7.3.6 Dodatkowo w wyczynowych samochodach wielkiej turystyki, wyczynowych samochodach turystycznych i specjalnych samochodach turystycznych:

Układ wspomagania hamulca może być odłączony lub usunięty.

Szyby tylne i drzwiowe jak również boczne za tylnymi drzwiami muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego lub sztywnego i przezroczystego materiału o grubości co najmniej 5 mm (materiał typu FAA, na przykład Lexan 400 jest zalecany). Pionowo otwierane okna mogą być zastąpione przez suwane poziomo.

Nadwozie musi być zgodne z oryginalnym projektem i wymiarami, ale można zastosować miejscowe wzmocnienia.

Począwszy od 1 stycznia 2010 dla nowych HPT i od 1 stycznia 2011 we wszystkich przypadkach, ostatnie zdanie jest zastąpione trzema następującymi zdaniami:

Dozwolone jest wzmocnienie podwozia i/lub nadwozia poprzez dodanie materiału. Dodany materiał musi być zgodny z oryginalną strukturą i być z nią w kontakcie w każdym punkcie. Inne kształty, profile, węzłówki i poprzeczki są zabronione, chyba że były stosowane i dozwolone w okresie.

Jeżeli Załącznik J okresu pozwala na zamianę tarcz hamulcowych w pewnych okolicznościach, nowe tarcze muszą być tego samego typu (pełne, rowkowane, wentylowane).

Obicia podłogi i dachu mogą zostać usunięte, obicia drzwi mogą być zmienione.

Chowane reflektory mogą zostać przerobione na stałe, a ich mechanizm zdemontowany, ale światła muszą być sprawne.

W wałach wejściowych i głównych skrzyni biegów nieposiadających oryginalnie wargowych uszczelk olejowych (simmering) można zastosować takie uszczelki modyfikując istniejące części i / lub dodając gniazdo.

Samochody Okresu F, homologowane z elektronicznymi układami zapłonu jak również samochody z Okresów G1 i G2 mogą być wyposażone w elektroniczny układ zapłonu z poza okresu pod warunkiem, że układ ten jest włączany jednym lub kilkoma wyłącznikami, że posiada cewkę zapłonową o minimalnej rezystancji 3 omów, że iskra jest dzielona przez palec rozdzielacza i, że rozdział iskry jest całkowicie kontrolowany środkami mechanicznymi. Układy wieloiskrowe jak również układy gdzie rozdział iskry jest modyfikowany elektronicznie są zabronione.

Samochody z Okresów G1 i G2 posiadające elektroniczne układy zapłonu mogą być wyposażone w magnetyczne lub optyczne urządzenie zapłonowe.

Samochody od Okresu H1 mogą posiadać cewkę zapłonową o rezystancji mniejszej niż 3 omów i/lub układy wieloiskrowe.

Układy zapłonu elektronicznego, które kontrolują rozdział iskry są dozwolone jedynie gdy odpowiadają modyfikacji z danego okresu.

7.3.7 W wyczynowych samochodach turystycznych z Okresu H od 1972 dopuszcza się używanie elementów nadwozia z włókna szklanego, wycofanych z karty homologacyjnej 1/1/1973.

7.3.8 Warianty standardowego lub homologowanego nadwozia dozwolone zgodnie z Załącznikiem J danego okresu mogą być stosowane. Zmiany takie muszą być zgodne z kompletną konfiguracją użytą w modelu biorącym udział w zawodach międzynarodowych w okresie, przeprowadzonych zgodnie z przepisami FIA z danego okresu. Musi być to potwierdzone zdjęciem z okresu w HPT samochodu i podstemplowane przez wydającego ASN.

W szczególności, zmiany rozstawu kół dozwolone w niektórych przypadkach w samochodach CT i GTS muszą odpowiadać rzeczywistości okresu w danym modelu i być usprawiedliwione, a bieżnik opon musi być zakryty nadwoziem (Patrz Załącznik J okresu).

7.3.9 Oryginalne koła wykonane z kilku materiałów mogą być zastąpione kołami wykonanymi z jednego z tych materiałów pod warunkiem, że oryginalny rozmiar i wygląd jest zachowany.

7.3.10 W samochodach CT i GTS z Okresów H2 i H1, wzmocnienia mogą być dowolnie zamontowane pomiędzy górnymi punktami montażu przednich i tylnych goleni resorujących.

7.4 Samochody grupy B

7.4.1 Samochody Grupy B, które zostały wycofane z rajdów przez FIA, w danym okresie, ze względów bezpieczeństwa mogą być używane wyłącznie do zawodów torowych, w wyścigach górskich jak również w pokazach/paradach, a ich HPT muszą zostać zweryfikowane przez Komisję Historycznego Sportu Samochodowego przed wydaniem.

Są to następujące samochody:

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| ● Audi Sport Quattro S1 | Homologacja nr B-264 |
| ● Austin Rover MG Metro 6R4 | Homologacja nr B-277 |
| ● Citroën BX 4TC | Homologacja nr B-279 |
| ● Ford RS 200 | Homologacja nr B-280 |
| ● Fuji Subaru XT 4WD Turbo | Homologacja nr B-275 |
| ● Lancia Delta S4 | Homologacja nr B-276 |
| ● Peugeot 205 T16 | Homologacja nr B-262 |

Pozostałe samochody Grupy B mogą uczestniczyć we wszystkich zawodach bez ograniczeń.

7.4.2. Modyfikacje techniczne zabronione przez FIA, ze względów bezpieczeństwa są dozwolone tylko w samochodach używanych do pokazów i parad.

8 OPONY

8.1 Postanowienia ogólne

8.1.1 Wszystkie samochody biorące udział w zawodach wpisanych do kalendarza międzynarodowego muszą być wyposażone w opony zgodne z następującymi przepisami dotyczącymi opon, z wyjątkiem zmian regulaminu obowiązujących w zatwierdzonej serii lub zawodach. W przypadku sporu, FIA jest ostatecznym arbitrem.

8.1.2 Zawsze obowiązkiem zawodnika jest ustalenie u producenta przydatności opony do specyficznych celów wyścigowych.

8.1.3 Rozmiar opon jest dowolny pod warunkiem że spełnione są wszelkie pozostałe wymagania (obręcz, błotnik). Obowiązkiem zawodników jest sprawdzenie odpowiedniości wybranej opony do stosowanej obręczy.

8.1.4 Używanie podgrzewaczy opon jest zabronione.

8.1.5 Używanie środków zmieniających właściwości bieżnika jest zabronione.

8.1.6 Składniki opony muszą być podkreślone na żółto na bocznej ścianie opony.

8.2 Opony dla wszystkich samochodów z wyłączeniem formuł historycznych FIA w wyścigach torowych i wyścigach górskich.

8.2.1 Okresy A do B (przed 31/12/1918) – samochody muszą używać opony o odpowiednich wymiarach do okresu samochodu.

8.2.2 Okresy C do E (1/1/1919 - 31/12/1960) samochody muszą używać opony z okresu Dunlop Vintage posiadające mieszankę 204 i wzór bieżnika R5 lub starszy. Inne typy opon mogą być używane, wyłącznie jeżeli wyżej wymienione opony Dunlop nie są dostępne w odpowiedniej specyfikacji.

Otwarte czteromiejscowe samochody turystyczne przed 1947, Otwarte dwumiejscowe samochody turystyczne przed 1947, sedany przed 1947 oraz

jedno i dwumiejscowe samochody wyścigowe przed 1947, wyposażone w obręcz 17" lub większe lub o szerokości 3,5" lub mniejszej mogą stosować opony oferowane w handlu o proporcji 75% lub większej, z indeksem prędkości „S” lub większym posiadające dopuszczenie „E” lub „DOT”. Należy skonsultować się z producentem gdy chodzi o przydatność charakterystyki wybranej opony do zawodów.

W samochodach T, CT, GT, GTS i GTP można używać opon oznaczonych „E” lub „DOT” o proporcji co najmniej 70% lub ze specyfikacji okresu, jeżeli jest większa.

W samochodach CT, GTS i GTP można używać opon Dunlop L.

8.2.3 Okres F (samochody zbudowane 1.1.1961 do 31.12.1965) muszą być używane opony Dunlop Vintage, wyścigowe „L” lub „M” posiadające mieszankę 204 i wzór bieżnika CR65 lub wcześniejszy. W samochodach T i GT można stosować również opony zgodnie z przepisami punktu 8.4.1.

8.2.4 Okres G (G1 i G2 - samochody zbudowane od 1.1.1966 do 31.12.1971) można używać opon Dunlop Vintage, wyścigowych „L” lub „M”, lub post historycznych, lub opon wyścigowych Goodyear „Blue Starek”, slicków Avon ręcznie rzeźbionych według rysunku Dunlop CR65. W samochodach T, CT, GT, GTS i GTP można stosować również opony zgodnie z przepisami punktu 8.4.1.

8.2.5 Poczynszysy od Okresu H (samochody zbudowane po 31.12.1971): mogą być stosowane slicki i opony deszczowe. W samochodach T, CT, GT, GTS i GTP można stosować opony zgodnie z przepisami punktu 8.4.1.

8.3 Formuły i szczególne wyjątki

8.3.1 W samochodach Formuły Junior muszą być stosowane opony Dunlop Vintage z bieżnikiem R5, lub starszego typu, lub wyścigowe „L” z mieszanką 204 i bieżnikiem typu CR 65 lub starszego typu.

8.3.2 W samochodach wyposażonych w obręcz o szerokość 3,5” lub mniejszej do których żadna opona z gamy Dunlop Vintage o dostosowanej specyfikacji nie jest odpowiednia, można używać oferowane w sprzedaży opony diagonalne lub radialne o proporcji 75% lub większej, z indeksem prędkości „S” lub większym, posiadających dopuszczenie „E” lub „DOT”. Należy skonsultować się z producentem gdy chodzi o przydatność charakterystyki wybranej opony do zawodów.

8.3.3 W samochodach Grand Prix Thoroughbred (z wyjątkiem samochodów zbudowanych przed 31/12/1971) muszą być stosowane slicki Avon A11 lub A26 z osnową diagonalną. W samochodach zbudowanych przed 31/12/1971 można używać opon Dunlop posthistorycznych. Opony deszczowe są ograniczone do gamy Avon z osnową diagonalną.

8.3.4 W samochodach zbudowanych do zawodów „Can-Am” można używać nie rzeźbione slicki.

8.3.5 Inne opony mogą być dopuszczone przez FIA dla specyficznych kategorii lub serii.

8.3.6 W samochodach Widi, Gilby i Rejo w specyfikacjach sprzed 31.12.1960 można stosować opony gamy Dunlop „L” z mieszanką 204 i bieżnikiem typu CR65.

8.3.7 W jednomiejscowych samochodach wyścigowych formuły narodowej uczestniczących w wyścigach historycznych, można stosować opony zgodne ze specyfikacją okresu.

8.3.8 We wszystkich samochodach T, CT, GT i GTS od Okresu G można stosować opony drogowe zgodne z przepisami poniższego artykułu 8.4, jeżeli samochody biorą udział w wyścigach wytrzymałościowych na torach, trwających dłużej niż dwie godziny (i odpowiednich sesji treningowych).

8.4 Opony rajdowe

8.4.1 Na odcinkach specjalnych rajdów przeprowadzanych na asfalcie (jak również na odcinkach specjalnych rajdów przeprowadzanych na torach lub na trasach wyścigów górskich lub zawodach mieszanych) można stosować tylko opony oznaczone „E” lub „DOT” (z wyłączeniem oznaczonych „not for highway use” /„nie do użytku drogowego”/ lub „for Racing only” /„wyłącznie do wyścigów”/) posiadające wygląd związany z danym okresem. Na odcinkach specjalnych rajdów przeprowadzanych na szutrze według oświadczenia Dyrektora Rajdu, żadne specjalne oznaczenie opon nie jest wymagane. Każde podrabianie, modyfikowania lub dostosowanie opon inne niż wynikające z normalnego zużycia jest zabronione (zakaz dotyczy również wycinania rowków).

8.4.2 Następująca tabela ze średnicami kompletnych kół w zależności od okresu i średnicy obręczy musi być przestrzegana:

Średnica obręczy	Okres	Minimalna średnica kompletnego koła
10"	F	490 mm
11" i 12"	F	530 mm
Od 10" do 12"	G	490 mm
Od 10" do 12"	H + I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm
14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H+I	530 mm
15"	F	630 mm
15"	G	590 mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I	580 mm
18"	H+I	625 mm
19"	I	630 mm

8.4.3 W razie wątpliwości dotyczących użytych opon przez zawodnika, pomiar będzie wykonany na nowej oponie tego samego typu dostarczonej przez zawodnika, napompowanej na zimno do zalecanego przez producenta ciśnienia.

8.4.4 Jeżeli można dowiedzieć, że w okresie stosowane były opony o niższym profilu, Komisja Historycznego Sportu Samochodowego może zezwolić na ich stosowanie.

8.4.5 Jeżeli rozważa się użycie opony radialnej z indeksem prędkości mniejszym niż „S” (maksymalna prędkość 112 mph lub 180 km/h) należy skonsultować się z producentem czy jest odpowiednia. W szczególności gdy się jedzie na odcinkach szutrowych używając opon błotno-śniegowych „M + S”, które rzadko posiadają indeks prędkości większy niż „Q” (maksymalna prędkość 100 mph/h lub 160 km/h).

8.4.6 Samochody wyposażone w obręcz o szerokości 3,5" lub mniejszej lub o średnicy 17" lub większej mogą korzystać z opon z osnową radialną lub diagonalną o proporcji 75% lub większej. Opony muszą posiadać dopuszczenie „E” lub „DOT”. Należy skonsultować się z producentem gdy chodzi o przydatność charakterystyki wybranej opony do zawodów.

8.4.7 Należy zaznaczyć, że specyfikacja prędkości opon z osnową diagonalną zmienia się w zależności od średnicy koła. Występują trzy znakowania indeksu

prędkości naniesione na oponach. Na niektórych oponach nie występuje znakowanie co oznacza, że mają najniższy indeks prędkości. Specyfikacje podane są w poniższej tabeli:

Indeks prędkości	Rozmiar koła (w calach)		
	10"	12"	13" i więcej
-	120 km/h / 75 mph	135 km/h / 85 mph	150 km/h / 95 mph
S	150km/h / 95 mph	160 km/h / 100 mph	175 km/h / 110 mph
H	175 km/h / 110 mp	185 km/h / 115 mph	200 km/h / 125 mph
V	Nie produkowane	Nie produkowane	210 + km/h /130+ mph

8.4.8 Opony błotno-śniegowe (typu „M+S”) z osnową diagonalną mają najniższy indeks prędkości podany powyżej. Opony kolcowane podlegają przepisom kraju, w którym odbywają się zawody.

8.4.9 Należy skonsultować się z producentem gdy chodzi o przydatność charakterystyki wybranej opony do zawodów.

ZAŁĄCZNIK I

LISTA KATEGORII I WYBRANYCH FORMUŁ DO MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW PRĘDKOŚCIOWYCH

Organizator zawodów nie musi dostosować się do kategorii i klas podanych i poniżej. Samochody zgodne z międzynarodowymi regulaminami ze swoich okresów produkcji lub startów, ustanowionymi przez AIACR lub FIA, o ile nie postanowiono inaczej, oraz przepisami Załącznika K.

Stosuje się następujące skróty:

S: z doładowaniem; U/S: bez doładowania

W sporcie samochodowym stosowano od samego początku terminy samochody sportowe / prototypy/ prototypy sportowe w różnym znaczeniu. Dla uniknięcia pomyłek terminy te nie są używane w liście kategorii. Do tych samochodów odnosi się termin 2 miejscowe samochody wyścigowe (TSRC).

Okres A

PA/H	Samochody z ciężkimi silnikami produkowane do wyścigu Paryż-Amsterdam-Paryż w 1898, o masie powyżej 400 kg.
PA/L	Samochody z lekkimi silnikami produkowane do wyścigu Paryż-Amsterdam-Paryż w 1898, o masie od 200 do 400 kg.
GB/H	Samochody ciężkie produkowane do Pucharu Gordona Bonnetta, o masie poniżej 1000 kg.
GB/L	Samochody lekkie produkowane do Pucharu Gordona Bonnetta, o masie od 400 do 650 kg.
GB/V	Pojazdy produkowane do Pucharu Gordona Bennetta, o masie od 250 do 400 kg.

Okres B

GP1	Samochody Grand Prix z 1906, jak GB/H.
GP2	Samochody Grand Prix z 1907, bez ograniczeń masy, zużycie paliwa mniejsze od 30 litrów na 100 km.
GP3	Samochody Grand Prix z 1908-1910, maksymalna powierzchnia tłoków 755 cm ² , minimalna masa na sucho 1100 kg.
GP4	Samochody Grand Prix z 1911.
GP5	Samochody Grand Prix z 1912, maksymalna całkowita szerokość 1750 mm.
GP6	Samochody Grand Prix z 1913, masa od 800 do 1100 kg, maksymalne zużycie paliwa 20 l / 100 km.
GP7	Samochody Grand Prix z 1914, maksymalna pojemność skokowa 4500 cm ³ , masa 1100 kg.

V1	Pojazdy z 1906, minimalna masa 700 kg, maksymalna średnica cylindra: 120 mm 1 cyl., 90 mm 2 cyl.
V2	Pojazdy z 1908, minimalna masa 700 kg, maksymalna średnica cylindra: 100 mm 1 cyl., 80 mm 2 cyl., 65 mm 4 cyl.
V3	Pojazdy z 1909, minimalna masa 700 kg. Silniki z 1 cyl.: maksymalna średnica cylindra: 120 mm, a maksymalny skok tłoka 124 mm lub maks. 100 mm x 250 mm; silniki z 2 cyl. Maks. 95 mm x 95 mm, lub maks. 80 mm x 192 mm; silniki z 4 cyl. maks. 75 mm x 75 mm, lub maks. 65 mm x 145 mm.
V4	Pojazdy z 1911, maksymalnie 3000 cm ³ , minimalna masa 800 kg.
V5	Pojazdy z 1913, maksymalnie 3000 cm ³ .
IN1	Samochody Indianapolis z lat 1911-1918.
HS1	Historyczne samochody specjalne zbudowane w okresie.

Okres C

Modele należące do Okresu od 1/1/1919 do 31/12/1930 włącznie.

GP8	Samochody Grand Prix z 1921, min. masa 800 kg, maks. 3000 cm ³ .
GP9	Samochody Grand Prix z 1922-25, min. masa 650 kg, maks. 2000 cm ³ .
GP10	Samochody Grand Prix z 1926-27, min. masa 600 kg (1926) i 700 kg (1927), maks. 1500 cm ³ , min. szerokość nadwozia 850 mm.
GP11	Samochody Grand Prix z 1928, min. masa 550 kg do 750 kg.
GP12	Samochody Grand Prix z 1929- 30, min. masa 900 kg, min. szerokość nadwozia 1000 mm.
V6	Pojazdy z 1920, maks. 1400 cm ³ .
V7	Pojazdy z 1921-25, maks. 1500 cm ³ .
IN2	Samochody Indianapolis zgodne z przepisami z ich produkcji lub zawodów
HS2	Historyczne samochody specjalne produkowane w Okresie.
SAL1	Samochody sedan do 3000 cm ³ .
SAL2	Samochody sedan powyżej 3000 cm ³ .
OT1	Samochody turystyczne otwarte 4 miejscowe do 3000 cm ³ .
OT2	Samochody turystyczne otwarte 4 miejscowe powyżej 3000 cm ³ .
OS1	Samochody otwarte 2-miejscowe do 1100 cm ³ .
OS2	Samochody otwarte 2-miejscowe od 1100 cm ³ do 1500 cm ³ .
OS3	Samochody otwarte 2-miejscowe od 1500 cm ³ do 3000 cm ³ .
OS4	Samochody otwarte 2-miejscowe powyżej 3000 cm ³ .

Okres D

Modele należące do okresu od 1/1/1931 do 31/12/1946 włącznie.

GP13	Samochody Grand Prix z 1931-33.
GP14	Samochody Grand Prix z 1934-37, min. masa 750 kg, min. szerokość nadwozia 850 mm.
GP15	Samochody Grand Prix z 1938-39, maks. 3000 cm ³ dla S, 4500 cm ³ dla U/S, min. masa 850 kg.
V8	Pojazdy z 1934-39, maks. 1500 cm ³ dla S.
V9	Pojazdy z 1946, maks. 1100 cm ³ dla S, 2000cm ³ dla U/S, (Formuła B w 1947-48 w niektórych krajach).
IN3	Samochody Indianapolis zgodne ze specyfikacją ich okresu.
HS3	Historyczne samochody specjalne produkowane w Okresie.
SAL3	Samochody sedan do 3000 cm ³ .
SAL4	Samochody sedan powyżej 3000 cm ³ .
OT3	Samochody turystyczne otwarte 4 miejscowe do 3000 cm ³ .
OT4	Samochody turystyczne otwarte 4 miejscowe powyżej 3000 cm ³ .
OS5	Samochody otwarte 2-miejscowe do 1100 cm ³ .
OS6	Samochody otwarte 2-miejscowe od 1100 cm ³ do 1500 cm ³ .
OS7	Samochody otwarte 2-miejscowe od 1500 cm ³ do 3000 cm ³ .
OS8	Samochody otwarte 2-miejscowe powyżej 3000 cm ³ .

Okresy E-J

Samochody GT i GTS z Okresu E1 (1947-1954), poniżej 2 litrów są klasyfikowane w GT1 lub GTS1 i w GT2 lub GTS2 powyżej 2 litrów.

Samochody wielkiej turystyki (GT) i wyczynowe wielkiej turystyki (GTS) z Okresów E2-J mogą być zaklasyfikowane według następującej tabeli:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
Do 1150 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38
Powyżej 1150 do 1300 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39
Powyżej 1300 do 1600 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40
Powyżej 1600 do 2500 cm ³	6	11	16	21	26	31	36	41
Powyżej 2500 cm ³	7	12	17	22	27	32	37	42

Numerы klas muszą być poprzedzone GT lub GTS, na przykład GTS15.

Samochody turystyczne (T) i wyczynowe turystyczne (CT) dla wszystkich okresów po 1947 mogą być zaklasyfikowane według następującej tabeli:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
Do 1150 cm ³	1	6	11	16	21	26	31	36
Powyżej 1150 do 1300 cm ³	2	7	12	17	22	27	32	37
Powyżej 1300 do 1600 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38
Powyżej 1600 do 2500 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39
Powyżej 2500 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40

Numerzy klas muszą być poprzedzone T lub CT, na przykład T15.

Samochody Formuły 1 z Okresów E-J mogą być zaklasyfikowane według następującej tabeli:

Formuła 1	1946-1953	1954-1960	1961-1965	1966-1985
	F1/1	F1/2	F1/3	F1/4

Samochody Formuły 2 z Okresów E-J mogą być zaklasyfikowane według następującej tabeli:

Formuła 2	1947-1953	1956-1960	1964-1966	1967-1971	1972-1984
	F2/1	F2/2	F2/3	F2/4	F2/5

Samochody Indianapolis z Okresów E-J mogą być zaklasyfikowane według następującej tabeli:

Samochody Indianapolis	1947-1956	1957-1971	1972-1981
	IN4	IN5	IN6

Samochody Formuły 3 z Okresów E-J mogą być zaklasyfikowane według następującej tabeli:

Samochody Formuły 3	1946-1960	1964-1970	1971-1973	1974-1986
	F3/1	F3/2	F3/3	F3/4

Samochody Formuły Junior z Okresów E-J mogą być zaklasyfikowane według następującej tabeli:

Samochody Formuły Junior	1958-1960	1961-1963
	FJ/1A z silnikiem przed kierownicą i wyposażone w silnik Fiat lub Lancia.	FJ/2D z silnikiem przed lub za kierownicą, wyposażone w hamulce bębnowe na czterech kołach, zgodnie z oryginalną specyfikacją.
	FJ/1B z silnikiem przed kierownicą i wyposażone w silnik inny niż Fiat lub Lancia.	FJ/2E z silnikiem przed lub za kierownicą, wyposażone w hamulec(-ce) tarczowy(-e).
	FJ/1B z silnikiem za kierownicą.	

Samochody Tasman z Okresów E-J mogą być zaklasyfikowane według następującej tabeli:

Samochody Tasman	1961-1965	1966-1969	1970-1981
	TM/1	TM/2	TM/3

Samochody zdefiniowane jako 2 miejscowe wyścigowe samochody z Okresów E-J mogą być zaklasyfikowane według następującej tabeli

	E	F	G	H1	I	J
Do 750 cm ³	1	7	13	25	37	43
Powyżej 750 do 1100 cm ³	2	8	14	26	38	44
Powyżej 1100 do 1500 cm ³	3	9	15	27	39	45
Powyżej 1500 do 2000 cm ³	4	10	16	28	40	46
Powyżej 2000 do 3000 cm ³	5	11	17	29	41	47
Powyżej 3000 do 5000 cm ³	6	12	18	30	42	48
Powyżej 5000 cm ³	49	50	51	52	53	54

Numerы klas muszą być poprzedzone TSRC, na przykład TSRC14.

Samochody prototypowe wielkiej turystyki z Okresów E i F (GTP).

Samochody zdefiniowane w artykułach 2.2.5 i 2.2.6: GTP 1, GTP 2 i GTP 3.

Historyczne samochody specjalne z Okresu E mogą być zaklasyfikowane według następującej tabeli:

Okres E
HS4

Samochody jednomiejscowe zbudowane zgodnie z Formułą Narodową z Okresów E-J mogą być zaklasyfikowane według następującej tabeli:

Okres E	Okres F	Okres G	Okres H	Okres I	Okres J
NF1	NF2	NF3	NF4	NF5	NF6

Samochody specjalne wielkiej turystyki Grupy 5:

Do 1150 cm ³	HST1
Powyżej 1150 do 1300 cm ³	HST2
Powyżej 1300 do 1600 cm ³	HST3
Powyżej 1600 do 2500 cm ³	HST4
Powyżej 2500 cm ³	HST5

Inne samochody jednomiejscowe wyścigowe z Okresu F:

IC1 Formuła Interkontynentalna 1961-65 2000 cm³-3000 cm³.

Inne jednomiejscowe samochody wyścigowe z okresu G:

FV/1	Samochody Formuły Vee 1964-1971 (1285 cm ³)
FF/1	Samochody Formuły Ford 1967-1971 (1600 cm ³)
F5/1	Samochody Formuły 5000 1969-1971 (5000 cm ³)
FG/1	Samochody Formuły France 1966-1971 (1300 cm ³)
FA/1	Samochody Formuły A 1968-1971 (5000 cm ³)
FB/1	Samochody Formuły „B” (USA) 1967-1971 (1101 cm ³ - 1600 cm ³) oraz samochody Formuły Atlantic (Europa) produkowane 1970-1971 (1101 cm ³ - 1600 cm ³ , ale dozwolone silniki BDA)
FC/1	Samochody Formuły „C” (USA) 1968-1971 (1100 cm ³)
FS/1	Samochody Formuły Skoda 1970-1971 (1107 cm ³)

Samochody Formuły wolnej z okresów są oznaczone literami FL.

Okres H**Grupa 6 Dwumiejscowe samochody wyścigowe**S2/1 Sportowe 2000 1972-1975 (2000 cm³)**Inne jednomiejscowe samochody wyścigowe z okresu H 1972-1976**

F5/2a	Samochody Formuły 5000 (5000 cm ³)
FB/2a	Samochody Formuły „B” (USA) 1972-1976 (1100 cm ³ - 1600 cm ³) oraz samochody Formuły Atlantic (Europa) produkowane w latach 1972-1976 (1100 cm ³ - 1600 cm ³ , ale dozwolone silniki BDA) i Formuły Światowej
FV/2a	Samochody Formuły Vee (1285 cm ³)
FE/1a	Samochody Formuły Easter (1600 cm ³)
FF/2a	Samochody Formuły Ford (1600 cm ³)
FF/3a	Samochody Formuły Ford 2000 (2000 cm ³ - Okres HR 1975-1976)
FW/1a	Samochody Formuły Super Vee 1971 -1976 (1584 cm ³)
FS/1a	Samochody Formuły Easter 1972-1976 (1300 cm ³)
FS/2a	Samochody Formuły Skoda 1972-1976 (1107 cm ³)
FR/1a	Samochody Formuły Renault (1600 cm ³)
IN/4a	Samochody Indianapolis 1972-1976

Okres I

- Grupa 5 Specjalne produkcyjne samochody pochodne od Grup 1-4
 Grupa 6 Samochody wyścigowe dwumiejscowe
 S2/2 Samochody sportowe 2000 należące do okresu 1976-1981 (2000 cm³)

Inne jednomiejscowe samochody wyścigowe z Okresu I 1977-1981:

F5/2b	Samochody Formuły 5000 1977-1981 (5000 cm ³)
FB/2a	Samochody Formuły „B” (USA) 1977-1981 (1100 cm ³ - 1600 cm ³) oraz samochody Formuły Atlantic (Europa) produkowane w latach 1977-1981 (1100 cm ³ - 1600 cm ³ , ale dozwolone silniki BDA) i Formuły Światowej
FV/2b	Samochody Formuły Vee 1977-1981 (1285 cm ³)
FF/2b	Samochody Formuły Ford 1977-1981 (1600 cm ³)
FF/3b	Samochody Formuły Ford 2000 (2000 cm ³ - Okres IR1 1977-1980)
FF/3c	Samochody Formuły Ford 2000 (2000 cm ³ - Okres IR1 1981-1982)
FW/1b	Formuła Super Vee 1977-1981 (1584 cm ³)
FS/1b	Samochody Formuły Easter 1977-1981 (1300 cm ³)
FS/2b	Samochody Formuły Skoda 1977-1981 (1048-1107 cm ³)
FR/1b	Samochody Formuły Renault 1977-1981 (1600 cm ³)
FA/2a	Samochody Formuły Fiat Abarth (2000 cm ³)

Każdy samochód zgodny z przepisami Załącznika J danego okresu, każda formuła okresu lub homologowana w danym okresie.

Dla jedno i dwumiejscowych samochodów wyścigowych należących do okresu od 1/1/82 do 31/12/90 plus samochody turystyczne i samochody GT należące do okresu lub homologowane od 1/1/82 do 31/12/90. Pełna lista będzie publikowana w Biuletynie FIA.

Okres J**Grupa B** – Samochody Grupy B z okresu 1982-1986**Inne dwumiejscowe samochody wyścigowe****Grupa C**

S2/3	Samochody sportowe 2000 1982 – 1990
GC/1a	Samochody Grupy C 1982 –1988
GC/1b	Samochody de Grupy C 1989 – 1990 (3500 cm ³)
GC/2a	Samochody de Grupy C Junior i samochody C2 1982 – 1988
GC/2b	Samochody de Grupy C2 1989 – 1990

Inne jednomiejscowe samochody wyścigowe

F1/6	Samochody Formuły 1 1989-1990
F3000/1a	Samochody Formuły 3000 1985-1990 (3000 cm ³)
F3/5	Samochody Formuły 3 1987-1990 (2000 cm ³)
FV/2c	Samochody Formuły Vee 1982- (1300 cm ³)
FF/2c	Samochody Formuły Ford 1982-1990 (1600 cm ³)
FF/3d	Samochody Formuły Ford 2000 (2000 cm ³ - Okres JR 1983-1990)
FW/1c	Samochody Formuły Super Vee 1982- (1584 cm ³)
FS/1c	Samochody Formuły Easter 1982 – 1990 (1300 cm ³)
FR/1c	Samochody Formuły Renault 1982 – 1990 (1600 cm ³)
FO/1a	Samochody Formuły Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet 1988 – 1990 (2000 cm ³)
FM	Samochody Formuły Światowej (1600 cm ³)
IN/7	Samochody Indianapolis 1982 – 1990

Okres Z

Dotyczy samochodów mających więcej niż 2 lata przed dniem 1 stycznia bieżącego roku i należących do następujących kategorii:

Formuła 1, Formuła 3000, Grupa C, Formuła Indy/CART, GT1, IRL, samochody typu Le Mans (dla samochodów niezdefiniowanych w poprzednich kategoriach), samochody Grupy B oraz WRC.

Zachęca się właścicieli samochodów okresu Z do występowania o karty FIA.

ZAŁĄCZNIK II

REKOMENDOWANE MATERIAŁY UŻYWANE DO WYMIANY LUB REKONSTRUKCJI

1 Wstęp

Niniejsza instrukcja jest przewodnikiem po własnościach, wyborze i stosowaniu materiałów do wymiany i naprawy komponentów do samochodów „Thoroughbred Grand Prix”. Celem jest zapewnienie, że samochody będą eksploatowane w bezpieczny sposób. Niniejszy dokument składa się z 3 części:

1. Wstępu

2. Krótkiej listy materiałów

3. Kart technicznych

Zaleca się w miarę możliwości korzystanie ze specyfikacji znajdującej się na liście. Podaje ona gamę materiałów dostosowanych do praktycznie wszystkich zastosowań w samochodach. Trzecia część zawiera dane techniczne zdecydowanej większości zastosowań w samochodzie w tym elementów pomocniczych. Każdy materiał jest przedstawiony w sposób najbardziej rozpowszechniony uwzględniając warunki zakupu. Stopy metali są zdefiniowane w warunkach obróbki termicznej, w której są używane.

Wiele problemów pojawiających się w specyfikacji materiałowej spowodowane mnóstwem systemów nazewnictwa i różnymi jednostkami przedstawiającymi dane. Dlatego też, każdy materiał ma przypisany „odnośnik rysunkowy” i „warunki zakupu”. Jest to standardowy kod materiałowy i w razie konieczności, opis warunków. Celem jest dostarczenie szybkiego, jednoznacznego opisu wymagań materiałowych. Wszystkie własności mechaniczne podane są w jednostkach SI a twardość w jednostkach Vickersa. Własności udarowe różnych metali zostały ocenione używając test Charpy'ego, dla ułatwienia porównania.

Zaleca się raczej żądanie obróbki cieplnej w zakresie ostatecznej jakości, niż wyspecyfikowanie całej obróbki cieplnej, która jest podana w celach informacyjnych. Pozwala to na położenie nacisku jakościowego na obróbcę cieplnej, a nie na konstrukcji, co ułatwia kontrolę. Niezależnie od postępu technologicznego, duża część obróbki cieplnej metali pozostaje tajemnicą. Proszę upewnić się, że testowana część znajduje się w grupie komponentów do obróbki cieplnej, aby mogła być następnie sprawdzona.

2 Lista materiałów

2.1 Stopy żelaza

2.1.1 Stal fabrykowana

2.1.1a AISI/SAE 4130 - stal naprężana fabrykowana (zawieszenie, elementy pionowe, itp.)

2.1.1b EN3 - stal fabrykowana zwykłego stosowania

2.1.1c 15 CDV 6

2.1.1d T45

2.1.2 Stal głęboko hartująca się

2.1.2a VAR 300M - części obrabiane wymagające wysokiej wytrzymałości (półosie, wałki napędowe itp.).

2.1.3 Stal do nawęglania

Dla części wymagających miejscowej twardości (koła zębate itp.)

2.1.3a. EN 36C

2.1.4 Stal szybkołująca

2.1.4a EN1 A dla szybkiej produkcji części nie narażonych na naprężenia (podstawy i oprzyrządowanie itp.).

2.1.4b EN 16T części obrabiane, średniej wytrzymałości (wałki, wały korbowe, korbowody, itp.).

2.1.4c EN24T części jednorodne i śruby wysokiej wytrzymałości.

2.2 Stopy aluminium

2.2.1 2014 A T6- głównie wysokiej wytrzymałości stopy aluminium dla części obrabianych.

2.2.2 1-H3 obróbka twardości stopu dla arkuszy produkcyjnych.

2.2.3 6082 T6- stop do spawalniczej obróbki cieplnej.

2.3 Stopy tytanu

2.3.1 Ekonomicznie słaby tytan (stopień 2) - dla lekkiej produkcji

2.3.2 Ti 6Al 4V- części obrabiane, wymagające specyficznie wysokiej wytrzymałości.

2.4 Stopy magnezu

2.4.1 ZE 41 A T5- dla lekkich odlewów.

2.5 Stopy miedzi

2.5.1 Brąz fosforowy, PB1 - dla łożysk i tulejek.

3 Karty techniczne

Szczegółowe karty techniczne można otrzymać na żądanie od FIA:

FIA Sport

Historic Cars Department

2, chemin de Blandonnet

Case Postale 296

1215 Geneva 15 Airport, Switzerland.

ZAŁĄCZNIK III

TESTOWANIE SPRAWNOŚCI

1 PODZESPOŁY DO KONTROLI

1.1 Następujące podzespoły muszą być sprawdzone pod kątem integralności struktury i korozji przez nieniszczące testy:

- zawieszenie rurowe wielowahaczowe
- części zawieszenia ze stopów lekkich
- kolumna kierownicy
- koła z lekkich stopów
- rurowe podwozie ze stopów aluminium.

1.2 Stanowczo zaleca się wykonywanie podobnych kontroli części żywotnych dla integralności samochodu, które nie zostały wymienione w powyższej liście.

2 Wszystkie wymienione wyżej części muszą być sprawdzone i certyfikowane przy użyciu metod odpowiednich do typu i budowy części. Każda część musi być wyraźnie zidentyfikowana i oznakowana lub wryta w sposób nieścieralny.

3 Certyfikat jest ważny na okres 5 lat od daty kontroli (dotyczy także certyfikatów wydanych przed 31 grudnia 2003).

4 Certyfikat testu/ deklaracja producenta musi być dołączona do Historycznego Paszportu Technicznego.

5 Testy muszą być przeprowadzone zgodnie z normami:

5.1 Kontrola wizualna

BSEN 970:1997 (lub obowiązująca wersja).

5.2 Wykrycie wady drogą przenikania

BSEN 571:1997 (lub obowiązująca wersja).

5.3 Wykrycie wady cząstkami magnetycznymi

BS 6072:1981 (lub obowiązująca wersja).

5.4 Wykrycie wady promieniami rengenowskimi

BSEN 1435:1997 (lub obowiązująca wersja).

6 Każdy wniosek o Historyczny Paszport Techniczny (patrz kategorie z artykułu 7) musi zawierać ważny certyfikat pokazujący, że części wymienione w artykule 1 przeszły pozytywnie testy sprawności.

7 Kategorie, których dotyczy norma.

- Dwumiejscowe samochody wyścigowe o pojemności skokowej powyżej 2 litrów od Okresu G.
- Jednomiejscowe samochody wyścigowe o pojemności skokowej powyżej 2 litrów od Okresu G.

ZAŁĄCZNIK IV

KONTROLA I NAPRAWA STRUKTUR KOMPOZYTOWYCH

Każda naprawa strefy przeżycia lub przodu samochodu musi być wykonana zgodnie ze specyfikacją producenta, w miejscu zatwierdzonym przez producenta. Jeśli nie jest to możliwe, wszystkie naprawy muszą być prowadzone zgodnie z wytycznymi poniżej w miejscu zatwierdzonym przez FIA.

1 4 typy uszkodzeń mogą być efektywnie naprawione:

1.1 Nacięcie powodujące deformacje obu warstw. Naprawa generalnie może być ekonomicznie rozważana aż do 250 cm² danej powierzchni.

1.2 Przenikanie przez zewnętrzną powłokę powodując deformacje powłoki wewnętrznej. Naprawa generalnie może być ekonomicznie rozważana aż do 20% całej powierzchni jednolitej powłoki.

1.3 Powierzchnie delaminacji. Naprawa generalnie może być ekonomicznie rozważana aż do 20% całej powierzchni jednolitej powłoki.

1.4 Przenikanie przez całą strukturę warstwową. Naprawa generalnie może być zadowalająca przeprowadzona aż do 125 cm² uszkodzonej powierzchni.

2 TESTY KOMPOZYTOWEJ STRUKTURY

2.1 Z braku ultradźwiękowego sprzętu testowego, wystarczy prosty test monety.

2.2 Sprawdzić rozwarstwienia (delaminację) po krawędziach uszkodzonej powierzchni poprzez ostukanie warstwy małym metalowym przedmiotem takim, jak mała moneta. Rozwarstwiona powierzchnia wydaje głęboki dźwięk w porównaniu z pełnym dźwiękiem powierzchni nieuszkodzonej.

3 PROCEDURA NAPRAWY

3.1 Sprawdzić uszkodzoną powierzchnię.

3.2 Usunąć zniszczoną powłokę, przez zrobienie otworu jak najbardziej okrągłego bez wycinania nadmiernej ilości materiału z powłoki właściwie uwarstwionej. Wycięcie uszkodzonej części warstwy środkowej w formie plastra miodu do drugiej powłoki. Jeśli obie powłoki są uszkodzone, wybrać tę z większą uszkodzoną powierzchnią.

3.3 Wygładzić powierzchnie w kształcie koła lub owalu, regularnego stożka wokół uszkodzonej lub usuniętej powierzchni na szerokości około 10 cm od krawędzi powierzchni.

3.4 Usunąć wszelkie zanieczyszczenia i pył z wygładzania acetonem lub równorzędnym produktem.

3.5 Przyciąć strukturę plastra miodu i zrobić pasujący korek do przygotowanego wgłębienia. Położyć taśmę samoprzylepną lub mieszankę żywicy na dobrej warstwie u podstawy wgłębienia i piankę wypełniającą na krawędziach powierzchni. Wziąć przygotowany korek i wcisnąć do wgłębienia wystarczająco mocno do wypłynięcia nadmiaru żywicy do rdzenia plastra miodu.

3.6 Obciąć warstwy nowego materiału do kształtu powierzchni, przy czym każda warstwa musi być większa od poprzedniej, a obwód ostatniej warstwy naprawianego obszaru musi znajdować się około 10 cm od naprawianej powierzchni.

3.7 Pokryć nową warstwę materiałem pochłaniającym nadmiar żywicy i taśmą przeciw przylepną, a następnie umieścić taśmę samoprzylepną wokół naprawianej powierzchni, przykrywając ją membraną podciśnieniową. Utrzymywać podciśnienie minimum 500 mm słupka rtęci podczas warstwowania.

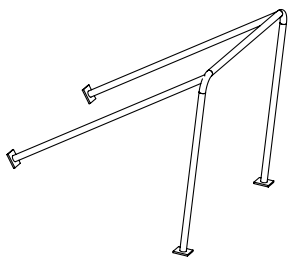
4 WARSTWOWANIE

4.1 Metoda warstwowania jest oparta na stosowanych materiałach.

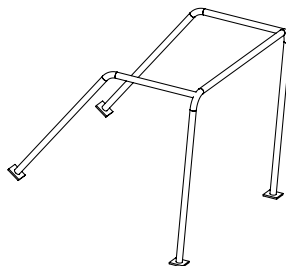
4.2 Naprawa może być wykonana z sukcesem na zimno jeśli powierzchnia naprawy nie jest większa niż 50 cm² w każdym miejscu. Warstwowanie na gorąco może być przeprowadzone w piecu lub przy pomocy podgrzewanej poduszki.

4.3 Podana procedura ma zastosowanie także w strefie mocowań zawieszania.

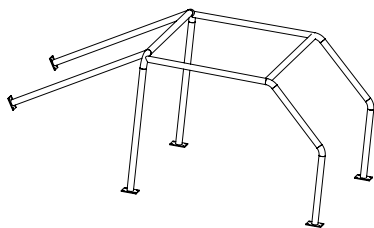
4.4 Jeśli pojawiła się tylko delaminacja, otwory o średnicy 3 mm mogą być nawiercane wokół powierzchni delaminacji, następnie wtrysnąć w otwory dwu składnikowy, zimny zestaw żywicy epoksydowej, aż do wypełnienia wszystkich otworów. Następnie pokryć otwory taśmą samoprzylepną na czas utwardzenia.

ZAŁĄCZNIK V**RYSUNKI DO ARTYKUŁU 5.13 PAŁĄKI / KLATKI BEZPIECZEŃSTWA**

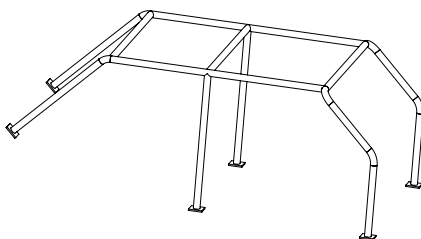
rysunek 253-3



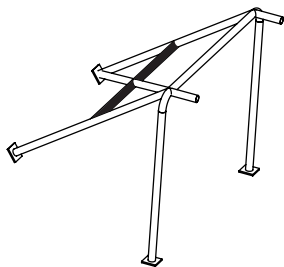
rysunek 253-4



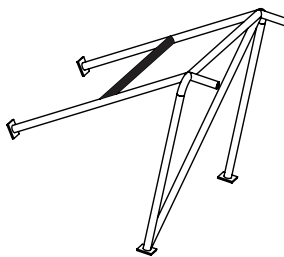
rysunek 253-5



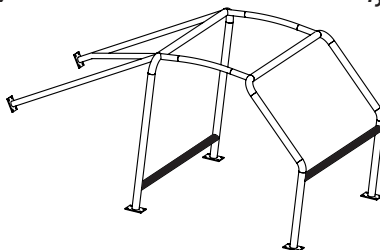
rysunek 253-6



rysunek 253-7



rysunek 253-8



rysunek 253-9

ZAŁĄCZNIK VI 1993 PAŁĄKI KLATKI/ KLATKI

Art. 253.8 Załącznika J z 1993)

8 KONSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

8.1 Definicje

8.1.1 Konstrukcja bezpieczeństwa

Konstrukcja przestrzenna zbudowana z rur, połączeń i punktów mocowania. Zaprojektowana dla zapobieżenia poważnym odkształceniom w razie kolizji lub wywrócenia samochodu.

8.1.2 Pałak bezpieczeństwa

Konstrukcja przestrzenna zbudowana z pałaka głównego, połączeń i punktów mocowania.

8.1.3 Klatka bezpieczeństwa

Konstrukcja przestrzenna zbudowana z pałaka głównego, pałaka przedniego lub 2 bocznych pałaków, połączeń i punktów mocowania.

8.1.4 Pałak główny

Konstrukcja utworzona z ramy pionowej usytuowanej w płaszczyźnie poprzecznej w stosunku do osi samochodu, tuż za przednimi fotelami.

8.1.5 Pałak przedni

Konstrukcja utworzona z ramy usytuowanej w płaszczyźnie poprzecznej w stosunku do linii środka samochodu: kształt tej ramy musi być zbliżony do krawędzi przedniej szyby i przedniej części dachu.

8.1.6 Pałak boczny

Konstrukcja utworzona z ramy pionowej usytuowanej w płaszczyźnie wzdłużnej w stosunku do osi samochodu, położonej po jego prawej lub lewej stronie. Tylne słupki muszą znajdować się tuż za tylnymi fotelami. Jeśli pałak główny jest pałakiem tylnym, połączenie musi być blisko dachu. Przedni słupek musi być blisko przedniej szyby lub deski rozdzielczej. Kierowca i pilot muszą mieć możliwość wejścia i wyjścia do kabiny bez żadnych problemów.

8.1.7 Element wzdłużny

Rura wzdłużna nie należąca ani do pałaka głównego, ani do przedniego.

8.1.8 Element przekątny

Rura przecinająca samochód z jednego rogu pałaka głównego do dowolnego punktu mocowania po drugiej stronie pałaka lub pobliskiego elementu podłużnego.

8.1.9 Wzmocnienie konstrukcji

Element wzmacniający przymocowany do konstrukcji w celu zwiększenia jej skuteczności.

8.1.10 Płytką wzmacniającą

Płytką metalową przymocowaną do konstrukcji podwozia samochodu, w miejscach, w których pałak jest położony.

8.1.11 Stopa mocująca

Płytką przymocowana do rur i pozwalająca na mocowanie do podwozia.

8.1.12 Elementy rozłączne

Połączenia opcjonalne poprzeczne lub przekątne elementów przekątnych do pałąka głównego lub przedniego. Musi być możliwość demontażu tych elementów.

8.2 Specyfikacje

8.2.1 Uwagi ogólne

8.2.1.1 Konstrukcje bezpieczeństwa

Konstrukcje bezpieczeństwa muszą być zaprojektowane i wykonane w taki sposób, że prawidłowo zamontowane zapobiegają odkształceniom nadwozia i dzięki temu redukują ryzyko obrażeń u osób znajdujących się w samochodzie.

Zasadnicze cechy charakterystyczne konstrukcji bezpieczeństwa to solidna konstrukcja, zaprojektowana specjalnie dla konkretnego typu pojazdu, właściwe mocowania i jak najlepsze dopasowanie przebiegu rur do wewnętrznego obrysu nadwozia. Rury te nie mogą być wykorzystane jako przewody płynów. Konstrukcja bezpieczeństwa musi być skonstruowana w sposób umożliwiający wejście na przednie fotele i nie zawiera się w przestrzeni kierowcy i pilota. Jednakże części konstrukcji mogą zawierać się w przestrzeni przednich foteli przechodząc przez tablice rozdzielczą przez boczne elementy tapicerskie, a także przez tylne elementy tapicerskie. Tylne siedzenie może być złożone.

Jakiegolwiek modyfikacje homologowanej klatki (patrz Art. 8.6) są zabronione, uwzględniając mocowania i spawy.

8.2.1.2 Bazowa konstrukcja bezpieczeństwa (Rysunki 253-3 i 253-4 Załącznika K) tylko do rajdów.

- Pałąk bezpieczeństwa: samochody produkcyjne (Grupa N) i turystyczne (Grupa A), wielkiej turystyki (Grupa B) do 2000 cm³.
- Klatka bezpieczeństwa: samochody turystyczne (Grupa A), wielkiej turystyki (Grupa B) powyżej 2000 cm³. (opcjonalnie dla samochodów produkcyjnych (Grupa N) i turystycznych (Grupa A), wielkiej turystyki (Grupa B) do 2000 cm³ (rysunki 253-5 i 253-6 Załącznika K).

8.2.1.3 Możliwości montażu obowiązkowego elementu przekątnego

(z wyjątkiem rajdów):

Element ten może być zamocowany do każdej konstrukcji bazowej (rysunki od 253-3 do 253-6 Załącznika K).

Dozwolone jest zastosowanie kombinacji kilku elementów przekątnych (rysunki 253-20, 253-6, 253-7, 253-35B, 253-35B aktualnego Załącznika J).

8.2.1.4 Możliwości montażu nieobowiązkowych elementów wzmacniających do konstrukcji bezpieczeństwa.

Każdy typ wzmocnienia (rysunki 253-8 do 253-14 oraz 253-17 do 253-19, 253-21, 253-23, 253-24, 253-29 do 253-33 aktualnego Załącznika J) może być zastosowany osobno lub w kombinacji z innymi.

Wzmocnienia te mogą być mocowane do każdej konstrukcji bazowej (rysunki 253-3 i 253-6 Załącznika K).

8.2.2 Specyfikacje techniczne

8.2.2.1 Pałaki główny, przedni i boczny.

Elementy te muszą być wykonane z jednego odcinka rury. Ich konstrukcja musi być gładka i równa bez pofałdowań lub pęknięć.

Pałak musi być dopasowany do wewnętrznego kształtu nadwozia, jeśli jest to konieczne, to dolna część pałaka może być wygięta i dopasowana.

Minimalny łuk wygięcia $r = 3 \times$ średnica rury.

Dla uzyskania prawidłowego montażu klatki, dozwolone są lokalne modyfikacje oryginalnej tapicerki, dokładnie w miejscach mocowaniach klatki, na przykład przez odcięcie lub odgięcie (deformację).

Tylko te części wnętrza, które leżą na drodze pałaka mogą być usunięte.

Jednakże, niedozwolone jest usunięcie kompletnych elementów tapicerki.

8.2.2.2 Mocowanie pałaków do nadwozia

Minimalne ilości mocowań wynoszą:

- 1 dla każdego słupka pałaka głównego lub bocznego
- 1 dla każdego słupka pałaka przedniego
- 1 dla każdej podpory tylnej
- 1 dla każdego słupka pałaka głównego i każdego słupka tylnego bocznego pałaka w miejscu mocowania przedniego pasa bezpieczeństwa, lub w pobliżu tego miejsca.

Klatka bezpieczeństwa nie może mieć więcej niż 6 punktów mocujących, z wyjątkiem gdy dodatkowe punkty mocujące stają się konieczne z powodu zastosowania wzmocnień pokazanych na poszczególnych rysunkach aktualnego Załącznika J: 253-6 (maksimum 8 punktów), 253-16 (maksimum 7 punktów), 253-10 (maksimum 8 punktów). Mocowanie słupków pałaka musi być wykonane z co najmniej 3 śrub. Punkty mocowań pałaków przedniego i głównego do nadwozia muszą być wzmocnione stalową płytką o grubości minimum 3 mm i o powierzchni 120 cm², przyspawanej do nadwozia. Różne możliwości podane są na rysunkach od 253-50 do 253-56 aktualnego Załącznika J. Należy stosować śruby o wymiarze średnicy co najmniej 8 mm (minimalny standard to 8.8 normy ISO). Nakrętki muszą być samozabezpieczające lub z podkładkami. Powyższe wymagania należy traktować jako minimum. Możliwe jest zwiększenie liczby śrub, przyspawanie stalowych pałaków do kadłuba.

8.2.2.3 Elementy wzdlużne

Muszą być przymocowane do lewego i prawego boku na zewnątrz pałaka głównego, następnie patrząc w tył tak blisko jak to możliwe wewnętrznej części obrysu. Konstrukcja zaokrąglona (z dużym wygięciem) jest dozwolona pod warunkiem, że jest blisko dachu jak to możliwe.

Średnica, grubość i materiał podpory wzdlużnej powinny być zgodne z normami dla konstrukcji bezpieczeństwa.

Siły muszą być efektywnie podzielone i absorbowane. Punkty mocowań muszą być wzmocnione płytkami, jeśli ich usytuowanie nie pozwala na absorbowanie sił.

8.2.2.4 Elementy przekątne.

Z wyjątkiem rajdów, obowiązkowe jest zainstalowanie co najmniej jednego elementu przekątnego. Konstrukcja ich musi być zgodna z rysunkami 253-20, 253-6, 253-7, 253-16, 253-35B, 253-36B aktualnego Załącznika J), bez zagięć. Punkty mocowania

elementów przekątnych muszą być umieszczone w miejscach nie powodujących zranienia.

Zaleca się, aby miały tą samą średnicę co rury konstrukcji głównej.

8.2.2.5 Nieobowiązkowe wzmocnienia konstrukcji bezpieczeństwa.

Średnica, grubość ścianki i materiał elementów wzmacniających muszą odpowiadać wymaganiom dla konstrukcji bezpieczeństwa. Elementy te mogą być zamocowane do konstrukcji metodą spawania albo w sposób rozłączalny. Rury wzmacniające nie mogą nigdy być połączone z kadłubem.

8.2.2.5.1 Poprzeczne elementy wzmacniające

Dozwolone jest zamontowanie elementów wzmacniających zgodnie z rysunkami 253-8, 253-29, 253-30 aktualnego Załącznika J. Element zamocowany do pałąka przedniego nie może ograniczać przestrzeni dla nóg pasażerów. Musi być usytuowany możliwie jak najwyżej pod tablicą rozdzielczą.

8.2.2.5.2 Wzdłużne elementy wzmacniające (ochrona boczna)

Dozwolone jest mocowanie wzdłużnego elementu wzmacniającego na boku(-ach) samochodu na wysokości drzwi. Rura tworząca wzmocnienie musi być zintegrowana z konstrukcją bezpieczeństwa, a jej kąt od poziomu nie może przekraczać 15 stopni (w dół do przodu).

Żaden punkt wzdłużnego elementu nie może być wyżej niż 1/3 całkowitej wysokości drzwi mierząc od ich podstawy.

8.2.2.5.3 Wzmocnienie dachu.

Dozwolone jest wzmocnienie górnej części konstrukcji bezpieczeństwa poprzez zamontowanie elementów jak na rysunkach od 253-12 do 253-14 i 253-23 aktualnego Załącznika J.

8.2.2.5.4 Wzmocnienie wygięć.

Dozwolone jest wzmocnienie górnego wygięcia pomiędzy pałąkiem głównym i wzdłużnym połączeniem z pałąkiem przednim, tak jak wzmocnienie górnego tylnego zgięcia pałąka poprzecznego, jak pokazano na rysunkach 253-31 i 253-32 aktualnego Załącznika J.

Górne połączenie tych wzmocnień powinno, bez względu na okoliczności, znajdować się w przedniej części środka wzdłużnego łączenia rur, a ich dolne połączenie powinno, bez względu na okoliczności, znajdować się poniżej środka pionowego słupka pałąka.

8.2.2.6 Otulina ochronna.

Te miejsca konstrukcji bezpieczeństwa, które mogłyby wejść w bezpośredni kontakt z ciałem zawodników muszą być obłożone niepalną otuliną zabezpieczającą.

8.2.2.7 Elementy rozłączne

Jeśli w konstrukcji pałąka zastosowano elementy rozłączalne, połączenia muszą odpowiadać lub być podobne do tych zatwierdzonych przez FIA (patrz rysunki 253-27, od 253-29 do 253-34, 253-36 aktualnego Załącznika J). Wkręty i śruby muszą mieć wystarczające minimalne średnice i być najwyższej jakości (minimum 8.8).

8.2.2.8 Instrukcje spawania

Wszystkie spawy muszą być możliwie jak najwyższej jakości i muszą być całkowicie wtopione w metal preferując spawanie łukiem w osłonie gazowej. Chociaż prawidłowy wygląd zewnętrzny nie daje jeszcze gwarancji odpowiedniej jakości, to niewłaściwy

wygląd spoin nigdy nie jest oznaką dobrze wykonanego spawu. W przypadku użycia stali obrabianej cieplnie należy przestrzegać specjalnych wskazówek producenta (specjalne elektrody, spawanie w osłonie gazowej).

Szczególnie podkreśla się, że zastosowanie stali obrabianej cieplnie lub stali wysokowęglowej może być przyczyną problemów, a błąd w obróbce może być przyczyną zmniejszenia wytrzymałości (osłabienia materiału) oraz zmniejszenia ciągliwości.

8.3 Specyfikacje materiałów.

Specyfikacje używanych rur:

Materiał minimum	Minimalna wytrzymałość na rozciąganie	Minimalne wymiary (mm)
stal węglowa, ciągniona na zimno bez spawów	350 N/mm ²	38x2.5 lub 40x2

Wymiary te są dozwolonymi wartościami minimalnymi. Dozwolona jest tylko stal.

Wybierając jakość stali, trzeba zwrócić uwagę na własności wydłużenia i spawalności.

8.4 Przepisy dla samochodów

8.4.1 Samochody produkcyjne (Grupa N)

Zamontowanie pałaka lub klatki bezpieczeństwa jest obowiązkowe we wszystkich zawodach.

Dozwolone jest przesunięcie skrzynki bezpieczników w celu zamontowania klatki bezpieczeństwa.

8.4.2 Samochody turystyczne (Grupa A) i wielkiej turystyki (Grupa B)

Zamontowanie klatki bezpieczeństwa jest obowiązkowe we wszystkich zawodach. W rajdach, element przekątny jest nieobowiązkowy, ale wskazany.

Obowiązujące przepisy są następujące:

- Do 2000 cm³: Pałak bezpieczeństwa obowiązkowy, klatka bezpieczeństwa nieobowiązkowa
- Powyżej 2000 cm³: klatka bezpieczeństwa obowiązkowa.

8.5 Wyjątki.

Producenci konstrukcji bezpieczeństwa mogą zaproponować ASN do zatwierdzenia pałak dowolnej konstrukcji, jeśli wymiary rur i wszczępienie usztywnień pod warunkiem, że konstrukcja gwarantuje minimalną wytrzymałość podaną poniżej (i zastosowaną jednocześnie)

- 1.5 w poziomo*
- 5.5 w przód
- 7.5 w pionowo

*w = masa samochodu + 75 kg.

Certyfikat zatwierdzony przez ASN musi być okazany sędziom technicznym zawodów. Musi zawierać rysunek lub zdjęcie pałaka i oświadczenie, że pałak wytrzyma działanie sił wskazanych powyżej.

Pałaki nie mogą być modyfikowane.

8.6 Homologacja

FIA świadome problemu przyzwyczajęń dotyczących używania klatek bezpieczeństwa proponuje, aby każdy producent polecił typ klatki spełniającej wymagania norm FIA.

Pałąk ten, produkowany ze stali, musi być opisany w karcie rozszerzenia homologacji przekazanej do FIA do zatwierdzenia i nie może być modyfikowany (patrz artykuł 8.2.1.1).

ART. 277 ZAŁĄCZNIKA J Z 1993 ROKU - PAŁĄKI

Wymiary pałąków muszą być zgodne z tym co następuje:

Minimalna wysokość musi wynosić co najmniej 36 cali (92 cm) mierzona wzdłuż prostej linii kręgosłupa kierowcy, od metalowej konstrukcji fotela do górnej części pałąka. Górna część pałąka musi przewyższać co najmniej 5 cm kask kierowcy, gdy kierowca siedzi w normalnej pozycji. Szerokość musi wynosić co najmniej 38 cm mierzona wewnątrz pałąka między 2 pionowymi słupkami bocznymi. Musi być mierzona 60 cm nad metalową konstrukcją fotela prostopadle do prostej linii kręgosłupa kierowcy.

Wytrzymałość

W celu uzyskania wystarczającej wytrzymałości pałąka, pozostawia się producentom 2 możliwości:

- a) Pałąk, całkowicie dowolnej konstrukcji musi być zdolny do wytrzymania minimalnej siły wskazanej w artykule 275.15.2.3, gdzie W równe jest 740 kg.
- b) Rura i wzmocnienia muszą mieć średnicę minimum 3,5 cm i minimum 2 mm grubości ścianki. Materiałem jest chrom molibdenowy SAE 4130 lub SAE 4125 (lub równoważnik w DIN, NF, itd).

Musi być co najmniej jedno wzmocnienie od góry rury od tylnej części z kątem nie przekraczającym 60 stopni do poziomu.

Średnica i materiał wzmocnień muszą być takie same jak pałąka.

W przypadku dwóch wzmocnień, średnica każdego z nich może być zmniejszona do 20/26 mm.

Demontowane połączenie między pałąkiem głównym i wzmocnieniem musi być zgodna z rysunkiem od 253-29 do 253-31, 253-33 i 253-34 aktualnego Załącznika J. Dozwolone są podpórki przednie.

ZAŁĄCZNIK VII

SPECYFIKA WYBRANYCH SAMOCHODÓW

Abarth

Blok silnika i głowica Autobianchi A-112 Abarth pierwsza seria, typ A112 A1, homologacja FIA nr 5518, są dopuszczone jako zamienniki do wszystkich samochodów Abarth mających silniki Fiat Abarth 982,2 cm³.

Mocowania kolektora wlotu mogą być modyfikowane tylko na poziomie głowicy, a kolektor wydechu pozostaje oryginalny.

A.C.

Cobra

Dozwolone jest zamontowanie przegubów typu Unibal w zawieszeniach tych samochodów.

ACE Bristol i ACE 2.6

ACE Bristol: Okres E

ACE 2.6: Okres F

Alfa Romeo

GTA

Modyfikacja gniazd świece głowicy GTAM przez dodanie metalu, aby powrócić do wymiarów GTA jest zabroniona.

1900 SS

Jeśli dozwolone 15 calowe tarcze koła są używane zamiast oryginalnych 400 mm, dozwolona jest tolerancja 3 cali na rozstaw pod warunkiem, że koła pozostaną zakryte przez niezmodyfikowane nadwozie.

Giulietta Ti

Następujące koła mogą być montowane w tych samochodach (homologacja nr 1138):

- seryjne koła stalowe z Alfa-Romeo Giulia 1600 z 1963 (4,5 x 15 – masa 8 kg),
- koła z lekkich stopów „Giulietta Italian Cup” (4,5 x 15 – masa 6 kg – marka Techno-Meccanica - Bedin).

Alpine

A 110 1300 (1296 cm³)

- Samochód musi być zgodny z homologacją nr 222 z 1966, aby mógł być użyty w GTS Okresu F.
- Rozstaw kół i wymiar tarcz kół muszą być zgodne z kartą homologacyjną nr 222:
- przedni rozstaw: 1250 mm - tylny rozstaw: 1222 mm.
- Maksymalna szerokość tarczy koła: 4,5 cala.

Aston Martin

DB4 GT Zagato

- maksymalny tylny rozstaw wynosi 144 cm
- masa minimalna 1206 kg.

DB4

Wszystkie DB4 mogą być wyposażone w silnik z GT.

Austin-Healey**100 i 3000**

Dla wszystkich modeli Okresów E i F maksymalne rozstawy to:

Przód: 1270 mm - Tył: 1285 mm.

3000 Mark II i III

- Zgodnie z przebudową przez „Denis Welch Racing” aluminiowej głowicy, możliwe jest używanie tych głowic, tylko wtedy, gdy odpowiadają homologacji FIA nr 57 lub 163.

Głowice te muszą być widocznie oznaczone napisem „Denis Welch Racing” na odlewie.

- Samochody Austin-Healey 3000 Okresu F w kategorii GT (homologacja nr 57) mogą używać gaźników Weber lub SU.

Samochody Austin-Healey 3000 Okresu E w kategorii GT (homologacja nr 25) mogą używać tylko gaźników SU.

Gdy udowodnione, że specyficzny samochód Okresu E był wyposażony w gaźnik Weber i używany w zawodach przed 31 grudnia 1961, ten specyficzny samochód może być sklasyfikowany w okresie E GTP 1 lub 2. Jeśli nie ma dowodów, samochód będzie sklasyfikowany w Okresie F.

Każda zmiana okresu i/ lub kategorii musi być zatwierdzona przez ASN i zapisana w HPT.

Sprite Mark I

- Dozwolona jest tolerancja 1 cala na rozstawie kół w modelach Mark I z Okresów E lub F.
- Zaciski hamulców typu GM/ATE (standardowe wyposażenie tylnych hamulców Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litra Estate z końca lat 1980, wykorzystujące tłoczki 38 mm), są jedynym dopuszczalnym zamiennikiem istniejących przednich hamulców tarczowych.

Sprite Mk2 i Turner Climax

Zaciski hamulców typu GM/ATE (standardowe wyposażenie tylnych hamulców Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litra Estate z końca lat 1980, wykorzystujące tłoczki 38 mm), są jedynym dopuszczalnym zamiennikiem istniejących przednich hamulców tarczowych.

BMC

Łożyska głowic o numerze odlewu 12G940 są dozwolone jako zamienniki, tylko dla silników Cooper S 970 cm³, 1070 cm³, 1275 cm³.

Blok cylindrów dla BMC Mini Cooper S

Blok cylindrów (o numerze odlewu nr 12G1279 używany w Austinie 1300 – homologacja nr 5335) jest dozwolony jak zamiennik oryginalnego bloku w BMC Mini Cooper S.

BMW**2002**

15 i 14 calowe średnice są dopuszczone dla kół z Okresu H.

328

Skrzynia biegów z Volvo M40 nie może być użyta jako zamiennik. BMW 328 musi być wyposażony w oryginalną skrzynię biegów.

Chevrolet**Monza**

15 calowe średnice dopuszczone dla kół z Okresu H.

Chevron**B19 i B21**

Z silnikiem Ford Cosworth FVC: w Okresie G;

Z silnikiem Ford Cosworth BDG: w Okresie H.

B23

Z silnikiem Ford Cosworth FVC lub Ford Cosworth BDG: w Okresie H.

Cooper**Mini**

Przedłużenie błotników nie jest są dozwolone w samochodach przed 1966.

DKW**F12**

Gaźniki homologowane w karcie FIA nr 1164 to: Solex 40C1B, Weber 45DCOE, Weber 42DCOE8.

Diva**1650 cm³**

Samochód ten nie jest dopuszczony jako GTS.

Era**Grand Prix (typ E)**

Sprężarka typu Roots może być używana zamiast oryginalnej Zoller.

Ferrari**250 GT**

Maksymalne kół rozstawy w cm:

Okres E: 143,5 przód, 141.4 tył

Okres F: 144,5 przód, 145.0 tył

275LM, 330P2 Spyder, 330P4 Spyder

Samochody te w okresie F, mogą zachować oryginalne klatki/pałąki bezpieczeństwa w miejsce konstrukcji bezpieczeństwa wymaganej w artykule 5.13 Załącznika K.

Fiat

Bloki silnikowe Fiata 1100 serii D i R dopuszczone są na wymianę bloków 1100/103 z numerami serii 103H.

8V

W GTS, jeżeli dozwolone obręcze 15 calowe są stosowane, tolerancja 3 cali jest przyznana w rozstawie kół przednich i tylnych pod warunkiem, że koła są zakryte niezmodyfikowanym nadwoziem.

Ford

- W Formule Junior, głowica przerobiona do specyfikacji głowicy Ford Cosworth 105E/109/E przez Richardsona dozwolona jest na wymianę za oryginalną Cosworth o tej samej specyfikacji.
- Silniki Ford/Lotus Twin Cam: dla samochodów z Okresu F jedynym dozwolonym pokryciem łożyska głównego jest półokrągłe pokrycie do oryginalnej specyfikacji okresu. Pokrycie łożyska głównego ze stopu żelaza dla silnika

1558 cm³ Forda/Lotusa Twin Cam (z 2 wałkami rozrządu) produkowanych przez Classic Motorsport Ltd są dopuszczone jako zamiennik. Wszystkie zamienniki mają nr 95.1.

- Żeliwne bloki silnika Ford BDG mogą być zastąpione blokami aluminiowymi specyfikacji okresu w samochodach Okresu H.
- Silniki Forda Cosworth FVA/FVC: Blok silnika produkowany przez Geoff Richardson Engineering Ltd jest dopuszczony jako zamiennik w samochodach sportowych Formuły 2 Okresu G. Wszystkie części zamienne posiadają nr 95.3.
- Użycie silników Ford BDA jest potwierdzone dla samochodów Formuły 2 Okresu G.

Silnik 289 V8

- tylko oryginalna dźwignia zaworów produkowana dla silników FoMoCo, ze stopu żelaza i obracająca się na półkolach jest dozwolona w Okresach F i G.
- Napęd zaworów odbywa łańcuchem, bez urządzenia napinającego.
- Następująca kolejność zapłonu musi być zachowana: 1-5-4-2-6-3-7-8 (cylinder nr 1 znajduje po prawej, obok chłodnicy).

Cortina GT

Hamulce tylne zgodne z opisanymi w karcie homologacyjnej nr 5024 (Ford Cortina GT) mogą być używane w Okresie F w zamiast opisanych w karcie homologacyjnej nr 1225 dla Forda Cortina GT.

Escort RS 1600/ 1800/ 2000

Maksymalne średnice kół dozwolone w Okresie H są następujące:

- RS 2000 (homologacja nr 5566): 13 cali.
- RS 1600 (homologacja nr 1605): 15 cali.

Escort Twin Cam I Escort 1300 GT

Dozwolone jest użycie zacisków z Alfa Romeo Alfetta zamiast podanych:

- w karcie homologacyjnej nr 1524 (rozszerzenie 29/28V),
- w karcie homologacyjnej nr 5211 (rozszerzenie 31/32V).

Numery zacisków zamiennych to: ATE 132384 – 0003.2 Li [0004.2 Re].

Falcon

- koła typu Cragar z 5 ramionami są dozwolone w samochodach Okresu F.
- jedyna dozwolona skrzynia biegów dla samochodów Okresu F to Ford Borg-Warner jak podano w karcie homologacyjnej nr 1250.

GT 40

- W Okresie F maksymalna dozwolona średnica obręczy to:
Przód: 6.5 x 15 cali, Tył: 8 x 15 cali.
- Samochód ten jest klasyfikowany w kategorii GTP, jeśli jest z Okresu F i w kategorii GTS, jeśli jest z Okresu G.

Lotus Cortina

Każdy klocek hamulcowy pasujący do oryginalnego zacisku jest dozwolony w seryjnych samochodach turystycznych, jeśli powierzchnia cierna pozostaje homologowana.

Mustang

- koła typu Cragar z 5 ramionami są dozwolone w okresie F.
- jedyna dozwolona skrzynia biegów dla samochodów Okresu F to Ford T&C.

Mustang 289

- dla Okresu F, tylko wał korbowy dający skok 72.8 mm może być używany.
- jedyna dozwolona skrzynia biegów dla samochodów Okresu F to Ford T&C.

Mustang Fastback

Model ten jest nie dopuszczony jako seryjny turystyczny (T), turystyczny wyczynowy (CT), seryjny wielkiej turystyki GT lub wyczynowy wielkiej turystyki GTS w Okresie F.

Shelby GT 350

Dwie karty homologacyjne są dopuszczone:

- nr 191 „Mustang Shelby GT 350”, z przednim i tylnym rozstawem kół 144.8 cm.
- nr 504 „Ford Shelby GT 350”, z przednim rozstawem kół 148.8 cm i tylnym 147.3 cm. Strona 11 powyższej karty homologacyjnej nie jest akceptowana.

ISO**Grifo A3C/Bizzarini**

Dla tych samochodów, oryginalne klatki/pałąki bezpieczeństwa mogą być zachowane w miejsce konstrukcji bezpieczeństwa wymaganej w artykule 5.13 Załącznika K.

Jaguar**Typ -E**

- Niedozwolone są skrzynie biegów z lekkich stopów.
- Skrzynie biegów typu-E mogą być używane we wszystkich samochodach oryginalnie wyposażonych w skrzynie typu-D.
- Samochody Okresu E muszą być zgodne z kartą homologacyjną FIA nr 34 (6A) z 1961 a samochody z Okresu F, zgodne z kartą nr 100 (6B) z 1963 lub kartą nr 184 z 1964.
- Jaguar typ-E 4.2 litrowy: dopuszczony w Okresie F tylko w specyfikacji standardowej (karta homologacyjna FIA nr 506) (bez opcji 3.8 litra).
- Zawory: każdy zawór wskazany w karcie homologacyjnej może być używany z homologowaną głowicą.
- Rury kolektora wydechowego muszą przechodzić między silnikiem i przednią częścią ramy, w przypadku braku dowodów, że inny układ był używany w danym okresie.
- Pozycja tylnej części ramy nie może być zmieniana; mocowanie może być zrobione z tulejki nylonowej, ale nie mogą być zastąpione przegubami typu Unibal.
- Maksymalne homologowane wymiary w karcie homologacyjnej FIA nr 100:
 1. Szerokość obręczy koła: 203.2 mm
 2. Rozstaw kół przednich: 135 cm
 3. Rozstaw kół tylnych: 141 cm
- Aluminiowy blok silnika 3781 cm³ dla Jaguara typu-E z Okresu F, dla kategorii GTS, produkowanego przez firmę ATS (Arcueil, Francja) jest dopuszczony jako zamiennik. Wszystkie części zamienne mają numer seryjny typu: ATS 95/02/**.*.
- Dla samochodów z Okresu F, kategorii GTS, jedyną dopuszczoną skrzynią biegów jest skrzynia 5 biegowa ZF z obudową ze stopu żelaza w specyfikacji z okresu.
- Dozwolone jest użycie szerokokątowych głowic (GTS, karta homologacyjna nr 100).
- Jeśli stosowana jest pompa wtryskowa, musi to być system Lucas z przepustnicą w specyfikacji okresu (GTS, karta homologacyjna nr 100).
- Usunięcie zderzaków nie jest obowiązkowe w wyścigach torowych lub górskich (Załącznik VIII, artykuł 12.1).

Lancia**Aurelia**

Rozstaw kół: dozwolona jest tolerancja 1 cala.

Stratos

Minimalny stosunek wysokości opony do jej szerokości wynosi 40% dla wszystkich okresów.

Lola**Mark I**

- Jest uważany za pochodzący z Okresu E z hamulcami bębnowymi i 15-calowymi kołami.
- Jest uważany za pochodzący z Okresu F z 13 calowymi kołami, lub hamulcami tarczowymi lub obydwoma naraz.
- Jedyne dopuszczony silnik to Coventry Climax FWA (1100 cm³) lub FWE (1220 cm³).

T70 Mark II

Jest dopuszczony w Okresie F.

Lotus**Silniki Ford/Lotus Twin Cam**

- Dla samochodów okresu F jedynym dozwolonym pokryciem łożyska głównego jest półokrągłe pokrycie do oryginalnej specyfikacji okresu. Pokrycie łożyska głównego ze stopu żelaza dla silnika Forda/Lotusa z 2 wałkami rozrządu produkowanych przez Classic Motorsport Ltd są dopuszczone jako zamiennik. Wszystkie zamienniki mają nr 95.1.

Lotus 11

- Silniki stosowane w Lotusie 11 - Seria 1: Coventry Climax FWA (1098 cm³) FWB (1460 cm³), FWE (1216 cm³).
- Silniki stosowane w Lotusie 11- Seria 2: Coventry Climax FWA (1098 cm³) FWB (1460 cm³), FWE (1216 cm³) - FPF (1475 cm³).

Lotus 23

Maksymalna pojemność skokowa dozwolona dla silników Ford Twin Cam wynosi 1600 cm³.

Lotus 23B

Przeguby „Hardy Spiecer” i „Juboflex” są dozwolone jako zamienniki oryginalnych przegubów wałów napędowych.

Lotus Cortina

Pozycja tylnej osi musi być w standardowej specyfikacji wspornika (wzmocnienie rur nie jest dopuszczalne).

Lotus Elite

- Zawieszenie: stosowanie przegubów Unibal jest dozwolone wyłącznie w punktach mocowania tylnego dolnego wahacza do nadwozia.
- Minimalna dozwolona średnica obręczy wynosi 15 cali.
- Zewnętrzne uszczelnienie (na przykład ramy szyb i szyby przedniej) nie może być usunięte.

Lotus Elan (26 i 26R)

- Zawieszania z przegubami Unibal nie są dozwolone dla Lotus Elan w kategorii GT lub GTS w Okresie F.
- Dopuszczalne są wyłącznie obręcze:
 1. oryginalne stalowe wymienione w karcie homologacyjnej nr 127
 2. ze stopów typu Minilite 4.5 lub 5.5 calowe
 3. 6 calowe ze stopów umieszczone w rozszerzeniu karty homologacyjnej nr 127.
- Reflektory muszą być sprawne, mogą być zmienione na stałe i pokryte przezroczystą płytą z żywicy akrylowej.

Lotus 26R

Samochody z Okresu F, kategorii GTS nie mogą posiadać suchej miski.

- Lotosy Elan z Okresu F, homologacja 127 mogą stosować zaciski Girling ARMk2 lub Mk3 w przednich hamulcach.

McLaren**M1**

Następujące samochody są dozwolone w Okresie F:

- M1 A z silnikiem Oldsmobile 4500 cm³
- M1 A z silnikiem Forda 4700 cm³
- M1 A z silnikiem Chevroleta 5500 cm³
- M1 B z silnikiem Oldsmobile 4500 cm³

Samochody M1 A z wentylowanymi tarczami i M1 B z silnikami Forda i Chevroleta, nie są dozwolone w Okresie F.

Marcos**Marcos GT (Volvo)**

Dopuszczony jako wyczynowy samochód wielkiej turystyki (GTS) w Okresie F, w specyfikacji zatwierdzonej przez Komisję Historycznego Sportu Samochodowego.

Mercedes Benz**300 SL M198 I Roadster**

Masa jest określona w karcie homologacyjnej nr 86, nawet dla wersji, gdzie nadwozie nie zawiera stali.

Morgan

Jedynym dozwolonym modelem z 2.2 litrowym silnikiem z Okresu F jest „Plus Four Super Sports” zgodnym z kartą homologacyjną FIA nr 64 z 1962.

Nissan**Cherry X-1 (Datsun 100A)**

Zacisk dla Nissan Cherry X-1 (Datsuna 100A), homologacja 5472, homologowany rozszerzeniem 6/5V może zostać zastąpiony seryjnym zaciskiem Nissana Sunny Datsuna 1200 (homologacja nr 5356).

Datsun Sport 240Z – H(L)S30 – Homologacja nr 3023

W samochodach zgodnych z kartą homologacyjną nr 3023 (Grupa 3 i B) można stosować koła o średnicy 15 cali.

Norton

W Formule 3 Okresu E, silniki produkowane przez R. Utley i C. Banyard- Smith w specyfikacji identycznej jak silnik Norton 500 cm³ o długim skoku (79.6 mm x 100 mm) są dozwolone jako zamienniki oryginalnego silnika o tej samej specyfikacji.

NSU**1000L (Typ 67)**

W CT Okresu F, kiedy są używane koła ze stopów 4.5 x 12 cali wymienione w homologacji nr 1313, rozstaw kół musi wynosić:

Przód: 1259 mm - Tył: 1248 mm.

Opel**Ascona A 1900**

Samochody z Okresu H1 oraz zgodne z kartą homologacyjną nr 5398 mogą używać kół o średnicy 15 cali.

Kadett B Coupé F

Dozwolone jest użycie zacisków z Opla Commodore / Omega zamiast opisanych w rozszerzeniu 12/9V Karty 5209 (części nr 93 173 152 i 93 173 150 o średnicy tłoka 35 mm).

Osca

W zawodach Formuły Junior, samochody te mogą używać kół przednich i tylnych o następujących maksymalnych wymiarach: 4.5 cali J x 15 cali.

Porsche**356**

Homologowane rozstawy kół są następujące:

- Przód: 1306 mm - Tył: 1315 mm

Samochody z bębniami o szerokości 60 mm homologowane z opcją:

- Przód: 1346 mm - Tył: 1315 mm

Dla samochodów nie posiadających dokumentacji homologacyjnej FIA z okresu, następujące minimalne masy są stosowane w GTS:

Coupe, kabriolet, hard top

1100, 1300, 1300 S, 1500, 1500 S Super	750 kg
A/ 1300, 1300 A	805 kg
A/ 1500 GS Carrera/ Carrera GT	780 kg
A/ 1600 S, 1600 GS, Carrera GT/ de Luxe	780 kg
A/ 1600	810 kg
B (T5)/ 1600, 1600S, 1600 S 90	830 kg
B (T5) modele GT/ 1600, 1600S, 1600 S 90	750 kg
B (T5) kabriolet/ 1600, 1600S, 1600 S 90	780 kg
B (T6) 1600, 1600S, 1600 S 90	750 kg
B (T6) 1600 GS/GT/GT Abarth	780 kg
B (T6) 2000 GS/GT/GT Carrera 2	770 kg
B (T6) 2000 GS Abarth Carrera	770 kg
C/ 1600 C, 1600 SC	900 kg

Speedster, roadster

1500 S	700 kg
A 1600 GS	800 kg
B (T5)/ 1600 S	800 kg
B (T6)/ 1600S, 1600 S 90	740 kg

W kategorii GTP, masa jest następująca:

356 B (T5) 1600 S 90, coupe, kabriolet, hard top	788 kg
356 B (T6) 1600 S 90, coupe, kabriolet, hard top	712 kg
356 B (T5) 1600 S 90, speedster, roadster	703 kg

901/911

- Modele 901/911 z krótkim rozstawem osi z roku 1963 są dopuszczone jako GTS w Okresie F, tylko ze specyfikacją karty homologacyjnej nr 183 z 1965 (to znaczy bez późniejszych rozszerzeń). Karta nr 503 (gaźnik Weber) jest ważna wyłącznie w Okresie G.
- Samochody Okresu F mogą używać osprzęt cechujący się dostosowywaniem wygięcia w przednim zawieszaniu w górnych mocowaniach, przedstawionych podwoziu nr 302695.
- Używanie części niżej wymienionych jest dozwolone (GTS, okres F, karta homologacyjna nr 183):
- Obręcze ze stopów Fuchs 5.5 calowe.
- Półosie Löbro.
- Silnik typu 901/20 i odpowiadający mu mechanizm zaworów może być używany tylko w 911R późniejszych niż 1966.
- 911 Carrera model G począwszy od 1974 może używać koła 7 calowe z przodu i 8 calowe z tyłu, jak dostarczone przez dealera.
- Skrzynie biegów 915 nie są dozwolone w samochodach 911 przed 1972.
- 911 2.7/3.0 RS lub RSR począwszy od 1974: skrzynia korbowa może być zamieniona na 930 Turbo 3.0 (nr: 930 101 101 4R i 930 101 102 4R lub 930 101 103 4R i 930 101 104 4R), pod warunkiem, że pojemność silnika pozostanie oryginalna.

911 Carrera 3.0 RS/RSR (nr homologacji 3053)

Zaciski hamulca używane w 911 Turbo 3.3 (nr homologacji 3076, rozszerzenie 6/3E) są dozwolone jako zamienniki.

RSR 1975/76 i 934

Dozwolone jest używanie obręczy o średnicy 16 cali.

Skoda

Następujące modele są dozwolone w GT:

- Skoda Felicia typ 994 (1959-61) 1150 cm³.
- Skoda Felicia typ Super 996 (1961 -64) 1150- 1300 cm³.
- Skoda 450 (195859) 1150 cm³.

Stanguellini**1100 Corsa**

W Formule Junior, aby używać obręczy z przodu o szerokości większej o 1 cal, dozwolone jest zwiększenie przedniego rozstawu z 1220 mm na 1240 mm.

Toyota**Celica 1900 RA20L-KA**

Zaciski hamulca Toyoty Celica (homologacja nr 5437) mogą być zastąpione zaciskami z Forda Eskorta RS 1600 (homologacja nr 1605).

TVR**Grantura- Griffith**

Ze względu na błąd w oryginalnej karcie homologacyjnej, poprawne rozstawy osi są następujące:

- TVR Grantura Mk. 1, Mk. 2 i Mk. 2a: 213.36 cm
- TVR Grantura Mk. 3 i Griffith: 217.17 cm.

Grantura

- W Okresie E dozwolona średnica obręczy wynosi 15 cali
- W Okresie E dozwolona jest tylko przekładnia kierownicza ślimakowa.

VOLVO**544, 122 P100, 123 GT, 1800**

Dla samochodów z homologacją nr 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129, 1408, 5012, 5152, 5313 zaleca się używanie półosi produkowanych przez „NorDrive” (NL) zamiast oryginalnych.

122

- jeśli używane są 5.5 calowe koła, które są homologowane jako opcja (karta homologacyjna nr 1408), rozstaw kół może być zwiększony do maksymalnie 1345 mm.
- ewolucja 01/01 ET nie może być brana pod uwagę dla samochodów przed Okresu G.

PV 544 Sport

Tarcza hamulca przedniego w rozszerzeniu C karty homologacyjnej FIA nr 1086 jest dozwolona wyłącznie w samochodach Okresu F.

Volkswagen**VW Kafer**

Samochód ten musi być uważany jako GT gdy został zmodyfikowany przez Oettinger zgodnie z kartą homologacyjną nr 138.

ZAŁĄCZNIK VIII

DOZWOLONE MODYFIKACJE DLA SERYJNYCH PRODUKCYJNYCH SAMOCHODÓW TURYSTYCZNYCH I SAMOCHODÓW WIELKIEJ TURYSTYKI Z OKRESÓW E, F I G1

ŻADNE INNE MODYFIKACJE NIE SĄ DOZWOLONE

Ogólnie, każda uszkodzona część przez zużycie lub w wypadku, może być wymieniona wyłącznie na część identyczną według specyfikacji (dokładnie taką samą), prócz modyfikacji wyraźnie dozwolonych.

1 Urządzenia elektryczne

1.1 Oświetlenie (zawody na drogach otwartych dla ruchu)

Wszystkie urządzenia oświetleniowe i sygnalizacyjne muszą być zgodne z przepisami kraju, w którym odbywają zawody lub z międzynarodową konwencją o ruchu drogowym.

1.2 Zamontowanie dodatkowych reflektorów jest dozwolone do maksymalnie 6, łącznie z wszystkimi prócz świateł pozycyjnych.

1.3 Dodatkowe reflektory mogą być zamontowane do przedniego pasa lub do osłony chłodnicy, ale konieczne otwory, muszą być całkowicie zastąpione przez dodatkowe światła.

1.4 Szyba rozpraszająca reflektora, reflektor i żarówki są dowolne.

1.5 Zamontowanie świateł cofania jest dozwolone poprzez wbudowanie w nadwozie pod warunkiem, że się świecą wyłącznie, gdy włączony jest bieg wsteczny i są zgodne z przepisami kraju rejestracji samochodu.

1.6 Reflektory sterowane mogą być zamontowane, jeśli są dozwolone w krajach przez które samochód będzie przejeżdżał.

1.7 Świece, cewka zapłonowa, kondensator i rozdzielacz: marka jest dowolna. Liczba świec na cylinder, cewka zapłonowa, kondensator, rozdzielacz i typ świec muszą być zgodne ze specyfikacją producenta dla danego modelu.

1.8 Niedozwolone jest dodanie elektronicznego układu zapłonowego, ani też elektronicznego ogranicznika maksymalnych obrotów silnika.

1.9 Akumulator i prądnica: Typ i marka są dowolne, ale prądnica nie może być zamieniona na alternator. Prądnica musi wytwarzać prąd i być obciążona w czasie pracy silnika.

1.10 Nominalne napięcie akumulatora i wszystkich urządzeń elektrycznych może być zamieniona z 6 na 12 wolt.

Pojemność (amperogodziny) akumulatora jest dowolna.

1.11 Oryginalne usytuowanie akumulatora nie może być zmienione, z wyjątkiem przeniesienia z kabiny do innego miejsca ze względów bezpieczeństwa.

1.12 Jeżeli akumulator pozostaje w kabinie, to musi być bezpiecznie przymocowany i musi posiadać odizolowaną szczelną obudowę.

2 Zawieszenie

2.1 Amortyzatory

2.1.1 Marka jest dowolna, ale ich liczba i zasada działania muszą być ze specyfikacji okresu (teleskopowe lub ramieniowe, hydrauliczne, gazowe lub cierne) a system działania musiał być stosowany w samochodach tego Okresu.

2.1.2 Modele wyposażone w dodatkowe zbiorniki gazu poza oryginalnym, wewnątrz lub na zewnątrz obudowy amortyzatora nie są dozwolone.

2.1.3 Wsporniki sprężyn oraz mocowania zawieszenia nie mogą być w żaden sposób zmieniane.

2.1.4 Sprężyny zawieszenia: Wymiary sprężyn zawieszenia mogą być zmienione. Mogą one być zamienione na inne pod warunkiem, że ich typ, liczba, materiał i sztywność jest identyczna ze specyfikacją okresu. Liczba zwojów/piór jest dowolna.

3 KOŁA I OPONY

3.1 Koła

3.1.1 Muszą być zgodne ze specyfikacją producenta dla danego modelu.

3.1.2 Definiuje się przez średnicę, szerokość tarczy koła i przesunięcie. Jednakże, koła o średnicy 400 mm mogą być zastąpione kołami o średnicy 15 cali a obręcze o szerokości mniejszej niż 4 cale mogą być zastąpione obręczami o szerokości do 4 cali tylko w zawodach, w których wymagane są opony wyścigowe Dunlop.

3.1.3 Usytuowanie koła zapasowego nie może być zmienione, ale sposób mocowania jest dowolny.

3.2 Opony

Musza być zgodne z Artykułem 8.

4 Fotele

Wsporniki foteli mogą być modyfikowane. W samochodach posiadających klatkę bezpieczeństwa, tylne fotele mogą być usunięte.

5 SILNIK

5.1 Szlifowanie

5.1.1 Dozwolone jest powiększenie oryginalnej średnicy o maksymalnie 0,6 mm pod warunkiem, że wzrost nie zmienia klasy pojemności skokowej Okresu samochodu.

5.2 Tłoki

Zabroniona jest modyfikacja tłoków, ale mogą one być wymienione na inne dostarczone przez producenta samochodów lub inne pod warunkiem, że odpowiadają specyfikacji okresu (kształt, masa).

5.3 Wały rozrządu

Nie mogą być modyfikowane.

5.4 Zawory

Długość nie może być modyfikowana.

5.5 Wyważanie

Jest dozwolone, ale zmniejszanie masy danej części musi być mniejsze niż 5%.

5.6 Filtr powietrza

Może być zmieniony lub usunięty.

5.7 Gaźnik(i)

Zmienione mogą być tylko gardziele i dysze; marka, homologowany typ i specyfikacja producenta muszą być zachowane.

5.8 Wał korbowy

Może być zastąpiony elementem wyprodukowanym z materiału żelaznego pod warunkiem, że jego koncepcja i wszystkie wymiary są identyczne z oryginalną częścią. Pokrywy łożysk oryginalnego wału korbowego lub odtworzone pokrywy łożysk wyprodukowane według rysunku i w oryginalnym materiale mogą być używane.

6 Układ chłodzenia

6.1 Chłodnica

6.1.1 Każda chłodnica dostarczona przez producenta dla danego modelu jest dozwolona, ale jej system mocowania nie może być modyfikowany w żaden sposób, a jej usytuowanie nie może być zmienione.

6.1.2 Dozwolona jest dodatkowa stała lub ruchoma przesłona chłodnicy, niezależnie od systemu jej sterowania.

6.1.3 Rdzenie układu podgrzewania w silnikach chłodzonych płynem i wymienniki termiczne w silnikach chłodzonych powietrzem mogą być usunięte, ale ich usytuowanie nie może być zmienione.

6.1.4 Położenie przewodów chłodniczych jest dowolne.

6.2 Wentylator

6.2.1 Dowolny jeśli chodzi o liczbę lub wymiary łopat (lub ich usunięcie).

6.2.2 Ruch wentylatora może być czasowo wstrzymany przez sprzęgło.

6.2.3 Dozwolona jest wymiana oryginalnego wentylatora na elektryczny.

6.3 Termostat

Marka i typ są dowolne.

7 Sprężyny

Sprężyny inne niż sprężyny zawieszenia mogą być zamienione na inne pod warunkiem, że ich liczba, materiał i sztywność są takie same jak w specyfikacji okresu.

8 Przekładnia / sprzęgło/ skrzynia biegów i przekładnia główna

8.1 Mogą być używane maksymalnie 2 dodatkowe zestawy przełożeń skrzyni i przekładni wymienionych w specyfikacji producenta w Grupie 1 dla seryjnych samochodów turystycznych i w Grupie 3 dla samochodów wielkiej turystyki.

8.2 Niedozwolone są skrzynie biegów, w których bieg wybierany jest za pomocą sprzęgła zapadkowego.

8.3 Dozwolone jest instalowanie systemu nadbiegu dodatkowo do skrzyni biegów, jeśli jest to zgodne ze specyfikacją okresu.

8.4 Oryginalny system sterowania sprzęgłem nie może być modyfikowany.

9 Hamulce

9.1 Ogranicznik ciśnienia między przednimi i tylnymi hamulcami może być zainstalowane tylko gdy jest to zgodne ze specyfikacją okresu.

9.2 Przewody hamulcowe mogą być osłonięte elastyczną uzbrojoną osłoną.

9.3 Materiał okładzin hamulcowych jest dowolny, ale dozwolona jest tylko normalna obróbka konserwacyjna.

9.4 Jeśli układ wspomagania był przewidziany, to nie można go odłączać.

10 Rozstaw osi, rozstaw kół, prześwit podwozia

10.1 Rozstaw osi i kół

10.1.1 Muszą być zgodne z homologacją lub jeśli dany model nie był homologowany, musi być zgodny z oryginalną specyfikacją producenta .

10.1.2 Dozwolona tolerancja rozstawu kół wynosi +/- 1 %.

10.2 Prześwit podwozia

Wszystkie zawieszane części samochodu łącznie z układem wydechowym muszą mieć minimalny prześwit podwozia 100 mm, tak aby klocek o wymiarach 800 mm x 800 mm x 100 mm zmieścić się pod samochodem z każdej strony, w każdym momencie zawodów.

Prześwit podwozia może być mierzony w każdym momencie zawodów, na powierzchni wyznaczonej przez wybranego delegata, zgodnie z podręcznikiem homologacji publikowanym przez FIA w 1993 roku.

11 Masa

W każdym momencie zawodów, masa samochodu nie może być mniejsza od masy minimalnej homologowanej przez FIA lub, jeśli samochód nie był homologowany, od masy podanej w specyfikacji okresu.

12 Zderzaki

12.1 Jeśli nie stanowią integralnej części nadwozia i, z wyjątkiem rajdów, zderzaki homologowanych samochodów i ich wsporniki muszą być usunięte.

12.2 Następujące samochody uważane są za mające zderzaki będące integralną częścią nadwozia:

1. Jaguar Mark 1 i 2
2. Austin i Morris Mini, i wszystkie ich pochodne
3. Ford Falcon
4. Ford Mustang
5. Wszystkie Volvo typu 120
6. VEB Wartburg, wszystkie typy
7. Abarth 850TC i 1000
8. Porsche 911, wszystkie typy
9. Lotus Elan

12.3 Samochody uczestniczące w rajdach muszą mieć zderzaki zgodne ze specyfikacją okresu danego modelu, chyba że:

- model był homologowany w okresie bez zderzaków, lub
- dane podwozie startowało bez zderzaków w zawodach okresu, organizowanych zgodnie z regulaminem FIA.

13 Koła zapasowe

Koła zapasowe mogą być usunięte z samochodu pod warunkiem, że:

- minimalna homologowana masa jest zachowana w każdym momencie rajdu.
- w rajdach, kodeks drogowy jest przestrzegany.

14 Dodatkowe akcesoria

14.1 Dodatkowe akcesoria niezawarte w specyfikacji okresu lub w karcie homologacyjnej są dozwolone bez żadnych ograniczeń, pod warunkiem, że nie mają wpływu na zachowanie samochodu oraz i nie wpływają nawet pośrednio, na własności silnika, kierowania, przekładni, trzymania się drogi lub hamowania.

Akcesoria mające walory estetyczne, komfortu wnętrza (oświetlenie, ogrzewanie,

radio itp.) oraz pozwalające na łatwiejsze lub bezpieczniejsze prowadzenie samochodu (wskaźnik średniej prędkości, spryskiwacz szyby, itp.).

14.2 Sylwetka samochodu, zdefiniowana w artykule 3.4.1 nie może być modyfikowana.

14.3 Usytuowanie kierownicy (pravo lub lewostronne) jest dowolne, jeśli model ten był oferowany przez producenta w takiej specyfikacji.

14.4 Dozwolone modyfikacje:

14.4.1 Sygnał dźwiękowy może być zmieniony lub dodany. Może być przystosowany do obsługi przez pasażera.

14.4.2 Szyba przednia może być zmieniona na inną z tego samego materiału posiadającą urządzenie do ogrzewania-odszywania.

14.4.3 Ogrzewanie może być zastąpione innym układem wymienionym w katalogu producenta.

14.4.4 Zewnętrzne ozdoby nadwozia mogą być usunięte (z wyjątkiem osłony chłodnicy i reflektorów) pod warunkiem, że nie spowoduje powstania ostrych krawędzi.

14.4.5 Oryginalny prędkościomierz może zostać wymieniony na inny pod warunkiem, że jest usytuowany dokładnie w tym samym miejscu i jest typu analogowego. Dodatkowe urządzenia analogowe są dozwolone.

14.4.6 Elektryczny termometr wody może być wymieniony na typu kapilarnego a standardowy manometr wymieniony na dokładniejszy.

14.4.7 Punkty podnoszenia samochodu mogą być wzmocnione, ich umiejscowienie może być zmienione; nowe punkty mogą być dodane.

14.4.8 Odboje zderzaków mogą być usunięte, ale zderzak musi być na swoim miejscu (chyba że jest usunięty zgodnie z artykułem 12 niniejszego Załącznika).

14.4.9 Schowek i kieszenie drzwiowe mogą być zmodyfikowane wyłącznie, aby je powiększyć.

14.4.10 Gdy regulamin zawodów pozwala na zamontowanie osłony podwozia, przewody hamulcowe i paliwowe mogą być osłonięte.

14.4.11 Usytuowanie i wygląd tablic rejestracyjnych jest dowolne w granicach prawa kraju gdzie pojazd jest zarejestrowany.

14.4.12 Dozwolona jest wymiana kierownicy, ale oryginalna metoda mocowania na kolumnie kierownicy musi być zachowana.

14.4.13 Przełączniki i przekaźniki mogą być dodane do obwodów elektrycznych, a kable akumulatora mogą zostać wydłużone.

14.4.14 Wszystkie przełączniki mogą być dowolnie zmieniane odnośnie ich przeznaczenia, umiejscowienia i w przypadku dodatkowych akcesoriów ich liczby.

14.4.15 Ozdoby kół mogą być usunięte, a koła wyważone.

14.4.16 Nakrętki i śruby mogą być zmienione i/ lub zablokowane metalową zawleczką lub drutem.

14.4.17 Osłony reflektorów mogą być zainstalowane pod warunkiem, że nie wpłyną na aerodynamikę samochodu.

14.4.18 Mechanizm dźwigni hamulca ręcznego może być przystosowany do możliwości zapewnienia natychmiastowego odblokowania (typu „fly off”).

14.4.19 Każdy nakładany „sztywny dach” (hardtop) z Okresu klasy, dostarczony przez producenta samochodu lub przez dostawcę zewnętrznego.

ZAŁĄCZNIK IX

DOZWOLONE MODYFIKACJE DLA WYCZYNOWYCH SAMOCHODÓW TURYSTYCZNYCH I WYCZYNOWYCH SAMOCHODÓW WIELKIEJ TURYSTYKI Z OKRESÓW E, F I G1

ŻADNE INNE MODYFIKACJE NIE SĄ DOZWOLONE

1 Podwozie

Musi być oryginalnej konstrukcji i wymiarów, ale może zawierać miejscowe wzmocnienia.

Począwszy od 1 stycznia 2010 dla wszystkich nowych HPT i od 1 stycznia 2011 dla wszystkich przypadków, niniejsze zdanie jest zastąpione:

Musi przestrzegać artykuł 7.3.6. Załącznika K.

2 Zawieszenie

2.1 Stabilizator

2.1.1 Może być zamontowany pod warunkiem, że nie stanowi dodatkowej belki skrętnej.

2.1.2 Stabilizator nie może być regulowany i musi być wykonany z jednoczęściowego pełnego materiału.

2.1.3 Przeguby typu „unibal” mogą być stosowane pod warunkiem, że nie mają wpływu na geometrię zawieszenia.

2.2 Amortyzatory

Dozwolone są regulowane amortyzatory tego samego typu co w specyfikacji okresu.

2.3 Wsporniki zawieszenia

2.3.1 Zabronione są regulowane miski sprężyn i regulacje prześwitu, chyba że chodzi o specyfikację okresu dla danego modelu i, że oryginalny system regulacji jest wykorzystywany.

2.3.2 Oryginalne wsporniki nie mogą być modyfikowane.

2.4 Sprężyny zawieszenia

2.4.1 Mogą być zastąpione innymi pod warunkiem, że ich typ i liczba są identyczne ze specyfikacją okresu.

2.4.2 Liczba zwojów/piór jest dowolna.

2.4.3 Sprężyny o zmiennej charakterystyce mogą być używane wyłącznie, gdy jest to zgodne ze specyfikacją okresu.

2.5 Belki wzmacniające/usztywniające zawieszenie lub stabilizatory zawieszenia

Zabronione z wyjątkiem, gdy występują w specyfikacji okresu dla danego modelu.

3 Sprężyny

Sprężyny inne niż sprężyny zawieszenia mogą być zamienione na inne pod warunkiem, że ich liczba jest taka sama jak w specyfikacji okresu.

4 Prądnica i zapłon

Wymiana prądnicy na alternator odpowiadający specyfikacji okresu, o mocy wyjściowej takiej samej lub większej jest dozwolona, ale system i metoda napędu prądnicy musi pozostać nie zmieniona. Zabronione są koła zębate. Świece zapłonowe o mniejszej średnicy niż ze specyfikacji mogą być używane z odpowiednimi adapterami, jeśli istnieje dowód ich stosowania w danym okresie.

5 Silnik

5.1 Szlifowanie

Dozwolone jest powiększenie oryginalnej średnicy o maksymalnie 1.2 mm pod warunkiem, że wzrost nie zmienia klasy pojemności skokowej Okresu samochodu. Dla samochodów produkowanych między 01.01.1970 i 31.12.1971, szlifowanie jest dozwolone do granicy pojemności w klasie jaka występowała w Okresie G. Przepis ten jest dopuszczalny także dla innych samochodów, jeśli był to fakt historyczny dla danego samochodu (podwozia).

5.2 Głowica i blok

Stopień sprężania może być zmienione przez obróbkę górnej płaszczyzny bloku lub głowicy i/lub usunięcia uszczelki lub użycia uszczelki o innej grubości. Mogą być używane tylko homologowane dźwignie zaworów.

5.3 Tłoki, wałek rozrządu i sprężyny zaworów

Mogą być modyfikowane lub mogą być używane tłoki, wałek rozrządu i sprężyny zaworów o innej specyfikacji lub producenta pod warunkiem, że liczba używanych nie przekracza liczby w homologowanym silniku.

5.4 Wykończenie

Obróbka, polerowanie i wyważanie części silnika jest dozwolone po warunkiem, że:

5.4.1 operacje te przeprowadzone są bez dodania materiału.

5.4.2 zawsze bezsprzecznie jest możliwe przedstawienie pochodzenia tych części jako seryjnych, dozwolonych przez niniejszy regulamin i/lub homologowanych.

5.4.3 wymiary i masy podane w karcie homologacyjnej samochodu są przestrzegane, uwzględniając tolerancje znajdujące się w karcie homologacyjnej lub w Załączniku J okresu. Jeśli te tolerancje nie są sprecyzowane w karcie, może być zastosowana tolerancja +/- 5%.

6 Układ olejowy

6.1 Filtr oleju i/lub chłodnica oleju tylko silnikowego może(-gą) być dodane(y).

6.2 Chłodnice oleju muszą wpisać się w obrys nadwozia z widoku z góry.

6.3 Dozwolone są stałe lub ruchome przegrody i przesłony miski olejowej.

7 Układ wydechowy

7.1 Kolektor wydechowy musi pozostać oryginalny, ale tłumik i rura wydechowa są dowolne.

7.2 Powstały poziom hałasu musi mieścić się w granicach dozwolonych w danym kraju, gdzie przeprowadzane są zawody.

7.3 Rury wydechowe powinny być umieszczone między 45 cm a 10 cm od podłoża. Muszą być umiejscowione wewnątrz obrysu nadwozia samochodu i mniej niż 10 cm od obrysu oraz z tyłu pionowej płaszczyzny przechodzącej przez środek rozstawu osi; wyloty mogą znajdować na zewnątrz obrysu samochodu tylko wtedy chodzi o specyfikację okresu dla danego modelu. Ponadto, musi być zastosowane odpowiednie zabezpieczenie zapobiegające poparzeniom przez gorące rury.

7.4 Układ wydechowy nie może być prowizoryczny. Spaliny mogą wydostawać się tylko na końcu układu. Części podwozia nie mogą służyć do odprowadzania gazów wydechowych.

8 Układ paliwowy

8.1 Pompy elektryczne mogą być zastępowane mechanicznymi i odwrotnie. Ich liczba i usytuowanie mogą być zmieniane.

8.2 Każdy zbiornik paliwa musi być zgodny z Artkułem 5.5, nie może przekraczać homologowanej lub oryginalnie wyspecyfikowanej pojemności oraz musi znajdować się w oryginalnym miejscu lub w bagażniku.

8.3 Położenie przewodów paliwowych jest dowolne.

9 Gaźniki i filtry powietrza

9.1 Gaźniki mogą być zastąpione innymi wyspecyfikowanymi w karcie homologacyjnej dla danego modelu, jeśli:

9.1.1 Marka i wszystkie szczegóły konstrukcji oraz zasady działania pozostają takie same jak w gaźniku (-ach) w specyfikacji okresu dla danego modelu (gardziele, dysze, pompy, przepustnice itp.) i,

9.1.2 Gaźniki te mogą być umieszczone bezpośrednio na kolektorze ssącym używając oryginalnych mocowań.

9.2 Filtry powietrza i ich obudowy mogą być wymienne na dysze dolotowe odpowiadające specyfikacji okresu.

10 Napęd

10.1 Skrzynia biegów

Może być stosowana wyłącznie skrzynia biegów (manualna lub automatyczna) łącznie z jej przełożeniami odpowiadająca specyfikacji okresu. Koła zębate śrubowe mogą być zamienione na poprzeczne.

10.2 Przekładnia główna

Możą być używane tylko przełożenia, które są w specyfikacji okresu.

10.3 Mechanizm różnicowy

Możą być używane tylko mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu zgodne ze specyfikacją okresu dla danego modelu.

11 Koła i opony

11.1 Koła

Muszą być typu homologowanego lub zgodne ze specyfikacją okresu.

11.1.1 Koła mogą być wzmocnione, z modyfikacją systemu mocowania pod warunkiem, że taki system był używany w okresie dla tego modelu.

11.1.2 Wyczynowe samochody turystyczne i wielkiej turystyki z okresów F i G1 mogą być wyposażone w obręcze ze stopów typu „Minilite” oryginalnego rozmiaru, pod warunkiem, że żadne inne obręcze ze stopów zgodne ze specyfikacją okresu nie są dostępne. Maksymalne rozstawy kół muszą być zachowane.

11.2 Opony

Muszą być zgodne z Artykułem 8.

12 Hamulce

Układ hamulcowy musi być całkowicie zgodny ze specyfikacją okresu, z następującymi wyjątkami:

12.1 Układ hamulcowy może być przekształcony w układ dwuobwodowy jednocześnie działający na 4 koła przez 2 różne obwody hydrauliczne pod warunkiem, że nie dotyczy to ustawienia, mocowania pedałów, ani struktury nadwozia samochodu. Mechanizm wspomagania może być zamontowany lub odłączony.

12.2 Urządzenia ograniczające ciśnienie nie mogą być zainstalowane do układu hamulcowego, chyba że odpowiadają specyfikacji okresu. Żadne urządzenie pozwalające na regulowanie rozdziału siły hamowania między przednimi i tylnymi kołami nie może być dostępne kierowcy siedzącemu w swoim fotelu.

12.3 Tarcze hamulcowe nie mogą być modyfikowane.

12.4 Materiał cierny i metoda mocowania mogą być dowolne, ale wymiary powierzchni cierniej muszą być zgodne z kartą homologacyjną.

13 Kabina

13.1 Szyba przednia

13.1.1 Musi wykonana ze szkła warstwowego, chyba że odstępstwo na używanie innego materiału zostało uzyskane dla danego samochodu.

13.1.2 Dla samochodów otwartych produkowanych przed rokiem 1955, szyby są dowolne, o ile są poszerzone co najmniej 20 cm pionowo powyżej górnej przegrody dachu.

13.1.3 Dla samochodów produkowanych pomiędzy rokiem 1955 a 1961 przednie szyby muszą mieć minimalne wymiary:

13.1.3.1 wysokość pionowa powyżej górnej przegrody dachu: 20 cm

13.1.3.2 szerokość: 90 cm do 1000 cm³, 100 cm powyżej 1000 cm³

13.1.4 Modyfikacje akcesoriów szyby (rama, mocowania, uszczelki itp.) nie są dozwolone.

13.2 Tyłne szyby jak również szyby boczne drzwi i za drzwiami muszą być zrobione z bezpiecznego szkła lub ze sztywnego przezroczystego materiału o grubości co najmniej 5 mm (materiał typu FAA, na przykład Lexan 400 jest zalecany).

13.3 Pionowo otwierane boczne szyby mogą być zastąpione poziomo przesuwными.

13.4 Zmiany akcesoriów szyb (rama, mocowania, uszczelki itp.) nie są dozwolone, chyba że w ścisłym stosowaniu artykułu 13.3 powyżej.

13.5 Przednie fotele mogą być zmienione, a fotele pasażerów mogą być usunięte.

13.6 Wykładzina podłogi i podsufitka mogą być usunięte, tapicerka drzwi może być zmieniona.

13.7 Kontrolki i ich funkcje muszą pozostać takie jak w specyfikacji producenta, ale dozwolona jest ich modyfikacja tak, aby można łatwiej z nich korzystać jak następuje: poprzez obniżenie kolumny kierownicy, wydłużenie dźwigni hamulca ręcznego, zmiany jego umiejscowienia w kabinie, zmiany jego na działania na typu „fly off”.

14 Osłona spodu samochodu

Dozwolone jest dodanie osłony zabezpieczającej spód samochodu, jeśli taka osłona występuje w karcie homologacyjnej lub jest dozwolona w regulaminie uzupełniającym zawodów.

15 Dodatki aerodynamiczne

Niedozwolone.

16 Balast

Masa samochodu może być powiększona o balast pod warunkiem, że składa się z mocnych, jednolitych i przymocowanych narzędziami do podłogi bloków, widocznych i zaplombowanych przez sędziów technicznych. Koło zapasowe bezpiecznie zamontowane może służyć jako balast.

17 Nadwozie

17.1 Tylko w wyczynowych samochodach wielkiej turystyki, dozwolone jest przeprowadzenie modyfikacji nadwozia wykonanych w okresie w granicach przepisów międzynarodowych dla samochodów wielkiej turystyki obowiązujących w okresie jak podano w Artykule 2.3.7.

Nadwozie musi być zgodne z PEŁNĄ konfiguracją używaną w danym modelu, w zawodach międzynarodowych przeprowadzanych zgodnie z przepisami FIA.

17.2 Jeśli modyfikacje zostały przeprowadzone w homologowanym nadwoziu, muszą być wymienione w historii samochodu w karcie FIA wraz z datą, opisem i uzasadnieniem zmian.

17.3 Chowane reflektory muszą pozostać jak oryginalnie, z kompletnym mechanizmem na swoim miejscu.

ZAŁĄCZNIK X

REGULAMIN TECHNICZNY SAMOCHODÓW GRAND PRIX THOROUGHBRED

1 Postanowienia ogólne

Samochodem Grand Prix Thoroughbred jest samochód wyścigowy Formuły 1, jednomiejscowy, klasyfikacji okresu „GR”, „HR” lub „IR”.

(„GR” - Samochody wyścigowe jednomiejscowe okresu od 1/1/1966 do 31/12/1971).

(„HR” - Samochody wyścigowe jednomiejscowe okresu od 1/1/1972 do 31/12/1976).

(„IR” - Samochody wyścigowe jednomiejscowe okresu 1/1/1977 do 31/12/1982 i F1 3 litrowe od 1/1/1977 do 31/12/1985).

Samochody muszą być zgodne z regulaminem Formuły 1 FIA, obowiązującym w roku budowy samochodu lub jego udziału w zawodach międzynarodowych. Samochód musiał być zgłoszony i przejść z sukcesem badania kontrolne podczas zawodów międzynarodowych Formuły 1 pomiędzy 1/1/1966 i 31/12/1985 co musi być potwierdzone dowodem z okresu.

Samochody prototypy Formuły 1 zbudowane (od 1/1/1966 do 31/12/1985) przez zespół Grand Prix, zgodne z regulaminem Formuły 1 FIA, obowiązującym w roku budowy samochodu mogą być także dopuszczone pod warunkiem dostarczenia dowodu wykazującego, że był on używany przez zespół Grand Prix jako samochód treningowy lub eksperymentalny w okresie oraz sprawdzenia jego pochodzenia, jego oryginalnych specyfikacji i jego historii.

Samochody zbudowane do lub używane wyłącznie w zawodach Formuły 3000 nie są dopuszczone. Samochody z silnikami z turbinami na gaz, wolnossące o pojemności skokowej 3500 cm³ lub z turbodoładowaniem o pojemności 1500 cm³ są dopuszczone wyłącznie do parad lub pokazów. Samochody Grand Prix Thoroughbred muszą być zgodne z odpowiednimi rozdziałami Załącznika K.

Gdy budowa pojazdu na to pozwala, wszyscy kierowcy muszą nosić urządzenie podtrzymujące głowę zatwierdzone przez FIA (urządzenie typu HANS).

2 Podwozie

Musi być zgodne z oryginalnym projektem i budową. Dodatkowy materiał może zostać dodany do naprawy kompozytowych podwozi, po czym musi być wykonana profesjonalna inspekcja techniczna, której wynik musi być dołączony do Historycznego Paszportu Technicznego FIA.

Żadna inna modyfikacja nie może być wprowadzona do podwozia, a wszystkie wymagania bezpieczeństwa z okresu uczestnictwa samochodu w zawodach międzynarodowych (zwanym dalej „międzynarodową karierą”) muszą być przestrzegane.

3 Przednie i tylne zawieszenie

Zawieszenie musi być zgodne z specyfikacją producenta lub systemu, dla którego istnieje dowód z okresu. Sprężyny muszą być pojedyncze i stałej charakterystyce, chyba że dowód z okresu wskazuje na stosowanie sprężyn o zmiennej charakterystyce lub podwójnych. Amortyzatory gazowe z wbudowanymi lub nie zbiornikami są zabronione we wszystkich pojazdach uczestniczących w tych Mistrzostwach.

Samochody wyposażone oryginalnie w aktywne zawieszenie mogą powrócić do systemu nie aktywnego używanego w okresie w danym modelu.

4 Silnik

Silnik musi być tej samej marki, modelu i typu oraz zgodny ze specyfikacją producenta, dla której istnieje dowód z okresu. Silniki są następujących kategorii:

I) Silnik wolnossący poniżej 3000 cm³;

II) Silnik turbodoładowany poniżej 1500 cm³ (WYŁĄCZNIE DO PARAD I POKAZÓW);

III) Silnik poniżej 3500 cm³ (WYŁĄCZNIE DO PARAD I POKAZÓW);

IV) Silnik z turbiną na gaz (WYŁĄCZNIE DO PARAD I POKAZÓW).

Silniki, których pojemność jest mniejsza od górnej granicy okresu, pojemność nie może być powiększona powyżej pojemności wykorzystywanej w czasie międzynarodowej kariery samochodu.

Samochód Grand Prix Thoroughbred może być napędzany wyłącznie silnikiem wolnossącym o maksymalnej pojemności skokowej 3000 cm³, aby uczestniczyć w wyścigach. Silniki muszą być tego samego typu co oryginalnej montowane w samochodzie w czasie jego startów w zawodach międzynarodowych i dla których istnieje dowód z okresu (na przykład Cosworth DFV, Ferrari 12 z płaskimi cylindrami i V12, Alfa Romeo V8, BRM V12, etc.). Samochody oryginalnie wyposażone w silnik Cosworth DFV (długi skok) mogą wykorzystać silnik Cosworth DFV (krótki skok).

Historyczny Paszport Techniczny FIA dla wyżej wymienionych samochodów kategorii II, III i IV musi posiadać zastrzeżenie na pierwszej stronie „WYŁĄCZNIE DO PARAD I POKAZÓW”.

(NB: Użycie tytanu we wszystkich komponentach silnika z wyjątkiem popychaczy zaworów jest zabronione, chyba że istniejący dowód z okresu może być dostarczony do uzasadnienia tego zastosowania.)

5 Zapłon

Układ zapłonowy musi być typu używanego podczas międzynarodowej kariery samochodu. Urządzenie elektroniczne ograniczająca liczbę obrotów silnika może być dodane do samochodu. Stosowanie elektronicznych systemów sterowania silnikiem w silnikach DFV/DFY jest zabronione.

6 Oprzyrządowanie

Przyrządy elektroniczne mogą być dodane, ale zbieranie danych przez to oprzyrządowanie musi być ograniczona do następujących funkcji: prędkość obrotowa silnika, ciśnienie i temperatura oleju, temperatura płynu chłodzącego silnik i ciśnienie zasilania paliwem. Czujniki prędkości obrotowej kół mogą być stosowane wyłącznie w czasie prywatnych treningów i muszą być usunięte z samochodu podczas całych zawodów TGP, łącznie z treningami wolnymi bez pomiaru czasu.

7 Smarowanie

Umiejscowienie chłodnic oleju może być zmienione, ale pod warunkiem nie modyfikowania sylwetki samochodu. Zbiornik zbierający olej o pojemności 3000 cm³ musi być zamontowany.

8 Układ paliwowy

Zbiorniki paliwa muszą być zgodne z normami bezpieczeństwa wyspecyfikowanymi w artykule 253.14 Załącznika J. Jeżeli zawodnik stosuje bezpieczny zbiornik paliwa

musi on pochodzić producenta od zatwierdzonego przez FIA. W celu otrzymania zatwierdzenia FIA, producent musi dostarczyć dowód jakości i jednorodności swoich produktów jak również zgodności ze specyfikacjami zatwierdzonymi przez FIA. Producenci bezpiecznych zbiorników uznani przez FIA muszą zobowiązać się do dostarczania swoim klientom zbiorników zgodnych z zatwierdzonymi normami. W tym celu, każdy zbiornik musi posiadać nazwę producenta, datę produkcji i numer seryjny. FIA zastrzega sobie prawo do zatwierdzania każdego innego zbioru specyfikacji technicznych po dostarczeniu dokumentacji przez zainteresowanego producenta. (Specyfikacje techniczne FT3-1999, FT3.5 lub FT5 są dostępne na żądanie w Sekretariacie FIA).

Standardowe zbiorniki zainstalowane we wszystkich samochodach Okresów GR, HR i IR muszą być wypełnione bezpieczną pianką odpowiadającą normom Amerykańskim Specyfikacjom Wojskowym MIL-B-83054. Zbiorniki paliwa o ograniczonej pojemności mogą być stosowane w samochodach pod warunkiem, że zbiornik jest produkowany przez zatwierdzonego przez FIA producenta oraz, że projekt i metodologia zbiornika jest zatwierdzona przez producenta. Zbiorniki o ograniczonej pojemności muszą wpisać się w przestrzeń zajmowaną przez oryginalny zbiornik, a całą pustą przestrzeń wokół zbiornika musi być całkowicie wypełniona pianką zgodną ze specyfikacją podaną powyżej.

Po około pięciu latach, starzenie się bezpiecznych zbiorników może spowodować znaczne zmniejszenie charakterystyki wytrzymałości materiału. Żaden zbiornik nie może być używany dłużej niż pięć lat od daty produkcji, chyba że został skontrolowany i ponownie certyfikowany przez producenta na okres do dwóch dodatkowych lat.

W żadnym przypadku, zbiornik nie może być używany dłużej niż siedem lat od daty produkcji.

9. Skrzynia biegów

Samochody wyposażone oryginalnie w przekładnię półautomatyczną mogą być przekształcone w ręczne manualne biegów. Skrzynie biegów muszą być tego samego typu i tej samej specyfikacji co używane podczas kariery samochodu.

10. Przekładnia główna

Przekładnia główna łącznie z mechanizmem różnicowym muszą być zgodne ze specyfikacją producenta lub typu, dla którego istnieje dowód z okresu.

11. Hamulce

Hamulce karbon-karbon mogą być stosowane wyłącznie w samochodach używanych do parad i pokazów. W samochodach oryginalnie wyposażone w hamulce karbon-karbon można je zastąpić tarczami stalowymi ze współczesnymi zaciskami i konwencjonalnymi klockami.

12. Koła

Koła muszą mieć oryginalną średnicę stosowaną podczas międzynarodowej kariery samochodu. Szerokość obręczy nie może być powiększana, ale może być zmniejszana, aby założyć dostępne opony. Koła muszą być zgodne z przepisami testów sprawności Załącznika K.

13. Opony

Oponą referencyjną dla samochodów Grand Prix Thoroughbred jest opona na osnowie diagonalnej Avon A11 i wyłącznie takie opony mogą być stosowane.

W czasie deszczu dozwolone jest stosowanie standardowych deszczowych opon wyścigowych Avon. Maksymalnie jeden zestaw opon slick może być stosowany w każdych zawodach Mistrzostw. W samochodach kategorii G można używać opon rzeźbionych Dunlop typu CR65.

Używanie podgrzewaczy opon lub sztucznych mieszanek zmieniających właściwości bieżnika jest bezwzględnie zabronione.

14 Nadwozie

Nadwozie musi być zgodne z konstrukcją używana podczas międzynarodowej kariery samochodu. Nadwozie musi być w barwach używanych w międzynarodowej karierze samochodu, jeżeli jest to dozwolone przepisami kraju przeprowadzania zawodów. Systemy gaśnicze typu stosowanego podczas międzynarodowej kariery samochodu muszą być zamontowane i sprawne. Mogą być udoskonalone tak, aby być zgodne z artykułem 274.14.1 Załącznika J.

15 Akcesoria aerodynamiczne

Akcesoria aerodynamiczne mogą być montowane, tylko jeżeli były używane podczas międzynarodowej kariery samochodu. Zastosowane urządzenia muszą być zgodne z projektem, wymiarami i umiejscowieniem używanymi podczas międzynarodowej kariery samochodu.

Żadne urządzenia aerodynamiczne, które było zamontowane na częściach nie zawieszonych samochodu i / lub mogłyby być sterowane z kabiny nie jest dozwolone. Ewentualne oryginalne urządzenia aerodynamiczne stosowane w zawodach nie są obowiązkowe.

W samochodach, które startowały w danym okresie ze stałym płaszczem aerodynamicznym (w latach 1981 i 1982) mogą pozostać oryginalne mocowanie i filozofia koncepcji. Jednakże musi być zachowany minimalny prześwit statyczny 40 mm od podłoża. Taśmy ślizgowe nie są dozwolone.

Każdy samochód, który wydaje się być w stałym kontakcie z podłożem zostanie według uznania Delegata Technicznego zasygnalizowany Zespołowi Sędziów Sportowych zawodów.

Każde urządzenie zainstalowane w samochodzie do zmniejszania prześwitu, gdy samochód znajduje się w ruchu musi być odłączone.

16 Oświetlenie

Każdy samochód musi posiadać czerwone światło, sprawne podczas całych zawodów, według wzoru zatwierdzonego przez FIA (Lista techniczna nr 19) skierowane do tyłu pod kątem 90° w stosunku do osi samochodu, dobrze widoczne od tyłu, zamontowane nie więcej niż 100 mm od osi samochodu, na wysokości nie mniejszej niż 350 mm, znajdujące się mniej niż 450 mm od tylnej osi samochodu i, które może być zapalone przez kierowcę normalnie siedzącego w samochodzie. Gdy dwa światła diodowe są zastosowane, co najmniej 90% elementów musi być sprawnych.

17 Wymiary: rozstaw osi, rozstaw kół i masa

Rozstaw osi nie może się różnić o więcej niż 1,1% (maksimum 1 cal = 25,4 mm) od wymiaru, dla którego istnieje dowód z okresu. Rozstaw kół nie może być większy niż wymiar, dla którego istnieje dowód z okresu.

Masa samochodu, bez paliwa, ale z olejem nie może być mniejsza niż minimalna masa wyspecyfikowana w Regulaminie Technicznym Mistrzostw Świata Formuły 1 FIA w roku, w którym samochód startował tak jak podano w punkcie 18.

Gdy samochód został wybrany do ważenia, wyłącznie paliwo może być usunięte z samochodu, a żadna substancja płynna, stała lub ciekła nie może być dodana.

W każdym momencie zawodów wysokość statyczna wszystkich części zawieszonych samochodu nie może być mniejsza niż 40 mm.

18 Tabele wymiarów

Patrz poniższe tabele.

Samochody Grand Prix Thoroughbred Wymiary w danym okresie

Rok	Masa całkowita bez paliwa	Błotnik przedni Maks. szerokość	Błotnik przedni Maks. wysokość	Błotnik przedni Maks. zwis	Błotnik tylny Maks. szerokość	Błotnik tylny Maks. wysokość	Błotnik tylny Maks. zwis
1966	500 kg						
1967	500 kg						
1968	500 kg						
1969	500 kg						
1970	530 kg	1500 mm	Wysokość przedniej obręczy		1100 mm	800 mm ¹	
1971	550 kg	1500 mm	Wysokość przedniej obręczy		1100 mm	800 mm ¹	
1972	550 kg	1500 mm	Wysokość przedniej obręczy		1100 mm	800 mm ¹	
1973	575 kg	1500 mm	Wysokość przedniej obręczy		1100 mm	800 mm ¹	
1974	575 kg	1500 mm	Wysokość przedniej obręczy		1100 mm	800 mm ¹	1000 mm
1975	575 kg	1500 mm	Wysokość przedniej obręczy		1100 mm	800 mm ¹	1000 mm
1976	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	800 mm ¹	800 mm
1977	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm		900 mm	800 mm
1978	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1979	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1980	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1981	585 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1982	585 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1983	540 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm
1984	540 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm
1985	540 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm

Samochody Grand Prix Thoroughbred Wymiary w danym okresie

Rok	Koła przednie Maks. szerokość	Koła tylne Maks średnica	Koła tylne Maks. szerokość	Wysokość samochodu powyżej tylnego błotnika	Całkowita wysokość samochodu	Prześwit
1966						
1967						
1968						
1969						
1970						
1971						
1972						
1973						
1974						
1975						
1976	21"	Obręcz 13"	21"	50 mm		
1977	21"	Obręcz 13"	21"	50 mm		
1978	21"	Obręcz 13"	21"		900 mm	
1979	21"	Obręcz 13"	21"		900 mm	
1980	21"	Obręcz 13"	21"		900 mm	
1981	18"	Średnica zewnętrzna 26"	18"		900 mm	60 mm ⁽²⁾
1982	18"	Średnica zewnętrzna 26"	18"		900 mm	60 mm ⁽²⁾
1983	18"	Średnica zewnętrzna 26"	18"		1000 mm	60 mm ⁽²⁾
1984	18"	Średnica zewnętrzna 26"	18"		1000 mm	60 mm ⁽²⁾
1985	18"	Średnica zewnętrzna 26"	18"		1000 mm	60 mm ⁽²⁾

¹ Wymiar dokonany od zawieszanej płaszczyzny

² Oryginalny prześwit 60 mm

40 mm - dozwolone minimum we wszystkich samochodach niezależnie od okresu.

ZAŁĄCZNIK XI

REGULAMIN SAMOCHODÓW OKRESU J1 STOSOWANY WYŁĄCZNIE W RAJDACH SPORTOWYCH

1. Dopuszczone samochody

1.1. Jedynie niżej wymienione samochody Grupy B są dopuszczone w roku 2010 (z zastrzeżeniem potwierdzenia przez Komisję Historycznego Sportu Samochodowego):

- Lancia 037 (hom. B-210),
- Audi Quattro długi rozstaw osi (hom. B-242, 229 i 243),
- Opel Manta (hom. B-237),
- Renault 5 Turbo (hom. B-205, 234 i 267),
- Ferrari 308GTB (hom. B-220, 236 i 241),
- Opel Ascona 400 (hom. B-221),
- Citroën Visa 1000 Pistes (hom. B-258).

1.2. Komisja Historycznego Sportu Samochodowego zastrzega sobie prawo do zmiany i / lub rozszerzenia listy dopuszczonych samochodów.

1.3. Należy zaznaczyć, że niektóre samochody Grupy B zostały wykluczone z rajdów w okresie ze względów bezpieczeństwa.

Z tego powodu ich użycie nie zawsze jest dozwolone w tej kategorii zawodów (patrz artykuł 7.4.1 Załącznika K).

2. Regulamin techniczny

2.1. Samochody wymienione w artykule 1.1. muszą być zgodne z artykułem 7 Załącznika K jak również poniższymi:

2.1.1. Masa

Masa minimalna podana w Załączniku J okresu dla samochodów z Okresu J1 zostaje powiększona o 25 kg dla zrównoważenia dodatkowego wyposażenia bezpieczeństwa obecnie wyspecyfikowanego.

2.1.2. Elektronika

Samochody homologowane wyposażone oryginalnie lub posiadające zezwolenie na stosowanie modułów sterujących silnikiem (ECU), systemów sterujących silnikiem i /lub czujników, muszą stosować taki sam system, będący w idealnym stanie, co wykorzystywany w okresie lub wymagany przez Załącznik J okresu.

3. Przepisy Bezpieczeństwa

3.1. Samochody wymienione w artykule 1.1. podlegają przepisom wymienionym w artykule 5 (Bezpieczeństwo) gdy dają się pogodzić z następującymi artykułami.

3.2. Samochody wymienione w artykule 1.1. muszą być wyposażone w niżej wymienione elementy:

3.2.1. Folia przeciwdpryskowa na szyby boczne

W samochodach z Okresu J1, które zachowują szyby boczne ze szkła, folia przeciwdpryskowa o jasnej barwie musi być umieszczona od wewnętrznej strony szyb. Zaleca się pozostawienie małego otworu w folii w celu ułatwienia jej wykrycia w czasie badań kontrolnych.

3.2.2. Folia na przednią szybę

We wszystkich samochodach posiadających przednią szybę ze szkła warstwowego można zastosować osłonę plastikową o jasnej barwie zapobiegającą uszkodzeniom. Osłoną musi mieć rozmiar i kształt przedniej szyby oraz być całkowicie w kontakcie z nią.

3.2.3. Klatka bezpieczeństwa

A) Wszystkie samochody z Okresu J1 muszą być wyposażone przeciwkabotażowy system ochrony (ROPS). ROPS musi być zgodny z artykułem 253 Załącznika J FIA 2010 i musi posiadać co najmniej sześć następujących elementów obowiązkowych:

1. Element przekątny, do wyboru spośród rysunków 253-4, 253-5, 253-6 lub 253-7;
2. Wzmocnienia drzwi bocznych, do wyboru spośród rysunków 253-8, 253-9, 253-10 lub 253-11;
3. Wzmocnienia dachu do wyboru spośród rysunków 253-12, 253-13 lub 253-14;
4. Wzmocnienie słupka przedniej szyby, rysunek 253-15.
5. Poprzeczny element wzmacniający, rysunek 253-16.
6. Poprzeczny element wzmacniający, rysunek 253-17.

B) Niżej wymienione samochody będą ocenione przez Komisję Historycznego Sportu Samochodowego, Departament Techniczny FIA i Komisję Bezpieczeństwa FIA. Jeżeli nie mogą odpowiadać powyższemu paragrafowi A), jedynym dozwolonym przeciwkabotażowym systemem ochrony (ROPS), wykonanym z tego samego materiału co zdefiniowany w Artykule 253 Załącznika J jest:

Lancia 037:	rysunek nr 11-1
Audi Quattro:	rysunek nr 11-2
Opel Manta 400:	rysunek nr 11-3
Opel Ascona 400:	rysunek nr 11-4
Ferrari 308:	rysunek nr 11-5
Renault 5 turbo:	rysunek nr 11-6.

3.2.4. Fotele

W samochodach z Okresu J1, fotele muszą być aktualnie homologowane według Normy 8855/1999 lub 8862/2009 i znajdować na Liście Technicznej nr 12 jako zgodne z Regulaminem Technicznym Super 2000.

Mocowania muszą być zgodne z wymaganiami homologacyjnymi.

3.2.5. Koło kierownicy z systemem szybkiego demontażu

Zainstalowanie koła kierownicy z systemem szybkiego demontażu w samochodach z Okresu J1 jest obowiązkowe (zgodnie z aprobatą władz lokalnych / krajowych).

3.2.6. Przewody paliwowe i olejowe – Pobieranie paliwa

W samochodach z Okresu J1, seryjne przewody paliwowe i olejowe muszą być zastąpione przewodami z osłoną metalową (typu lotniczego/aeroquip lub równorzędnymi) zgodnymi z paragrafem 3.2. aktualnego Artykułu 253 Załącznika J. Układ paliwowy musi być wyposażony w zawór samozamykający do pobierania paliwa znajdujący się na Liście Technicznej FIA nr 5.

3.2.7. Gaśnica

Samochody z Okresu J1 muszą być wyposażone w system gaśniczy zgodny Artykułem 253.7.2. aktualnego Załącznika J jak również gaśnicę ręczną zgodną z Artykułem 253.7.3. aktualnego Załącznika J.

3.3. Urządzenie podtrzymujące głowę „Hans” i pasy bezpieczeństwa

Kierowcy i piloci samochodów z Okresu J1 muszą nosić urządzenie podtrzymujące głowę „Hans” zgodne z aktualnym Załącznikiem L FIA, Rozdziałem III, paragrafem 3 jak również 6-punktową pasy bezpieczeństwa zgodne z urządzeniem podtrzymującym głowę „Hans” aktualnie homologowane przez FIA i zgodne z artykułem 6 Artykułu 253 aktualnego Załącznika J.

Światowa Rada Sportu Samochodowego zatwierdziła 11 grudnia 2009 następujące zmiany wchodzące w życie od 1 stycznia 2011:

Artykuł 6.9.5. Skrzynia biegów (Regulamin Techniczny samochodów niehomologowanych).

Dodać:

„6.9.5 Samochody z Okresów F i GR z silnikiem zamontowanym z tyłu mogą być wyposażone w skrzynię biegów Hewland Mk8 pod warunkiem, że liczba przełożeń do przodu będzie taka jak oryginalna”.

Światowa Rada Sportu Samochodowego zatwierdziła 11 marca 2010 następujące zmiany wchodzące w życie od 1 stycznia 2011:**2.1.10. Barwy okresu**

Zostaje zmieniony jak następuje:

„W tym kontekście barwy są uważane jako zdefiniowane przez kolory i schemat kolorów.

- W przypadku samochodów homologowanych przez FIA w dużych ilościach produkcyjnych (Grupa Turystyczna, Wielkiej Turystyki homologowana przed 1966 r., Grupy od 1 do 4, Grupy N, A, B) każdy model samochodu, dla którego można udowodnić, że historycznie miał szczególne barwy, posiada prawo do stosowanie tych samych barw z tymi samymi kolorami i logo z oryginalni wymiarami.

- Dla wszystkich innych samochodów, tylko dane nadwozie ma prawo do zachowania barw okresu z tymi samymi kolorami i logo z oryginalni wymiarami.

- Każdy samochód, dla którego historycznie można udowodnić, że startował w szczególnych barwach (na przykład Gulf Porsche, L&M Lol, JPS Lotus etc.) dopuszczony jest do występowania w tych barwach pod warunkiem, że są one w tych samych kolorach, a wymiary logo są oryginalne.

Zgodnie z powyższymi przepisami zachęca się zawodników do używania swoich samochodów w oryginalnych barwach.

NB. W krajach gdzie stosowanie niektórych reklam (tytoń, alkohol...) może być prawnie ograniczone, obowiązkiem zawodnika jest upewnienie się, że barwy jego samochodu są zgodne z miejscowym prawem.”.